Signes utilisés :

Nombre non disponible	...
Sans objet	s. o.
Néant ou zéro	-
Données confidentielles	x

Sont utilisées dans le présent document les unités de mesure du Système international.

Nombres :

Les nombres ayant été arrondis dans la majorité des tableaux, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

L'information de Statistique Canada est utilisée en vertu d'une permission du ministre de l'Industrie, à titre de ministre responsable de Statistique Canada. On peut obtenir de l'information sur la disponibilité de la vaste gamme de données de Statistique Canada par l'entremise des bureaux régionaux de Statistique Canada, de son adresse Internet http://www.statcan.ca et au numéro sans frais 1 800 263-1136.

De nouveaux collaborateurs

L'équipe du Bulletin économique du transport se renouvelle constamment. Plusieurs changements récents à la composition de l'équipe méritent d'être soulignés. Ainsi, M. Clément Gamache signe dans le présent numéro ses derniers textes. Nous tenons à remercier chaleureusement Clément pour ses nombreuses contributions depuis le retour de la publication en 2003.

Par ailleurs, Mmes Anne-Marie Ferland, Évangéline Lévesque et Katy Pinard, de même que M. Donald Fallu quittent également l'équipe. Nous remercions toutes ces personnes pour leurs contributions et leur précieux support au cours des six dernières années.

En contrepartie, l'équipe est heureuse d'accueillir Mmes Sophie Morin et Chantal Girouard en tant que membres du Comité de lecture. Bienvenue! ■

Le présent bulletin est produit par
le **Service des affaires socio-économiques**
de la Direction des affaires corporatives
du ministère des Transports du Québec
700, boul. René-Lévesque Est, 19e étage,
Québec (Québec), G1R 5H1
Tél. : (418) 643-1772,
téléc. : (418) 528-7917
courriel: bulletin.economique@mtq.gouv.qc.ca

Rédacteur en chef :
Éric Genest-Laplante

Analyse et rédaction :
Frédéric Bégin
Clément Gamache

Comité de lecture :
Pierre Beaudoin
Bertrand Fournier
Chantal Girouard
Ginette Lalonde
Sophie Morin

Conception et réalisation :
Carole Robitaille

Faits saillants

Soutien gouvernemental pour la réhabilitation des CFIL

- En améliorant la qualité de l'offre de service dans le transport ferroviaire régional par les investissements dans les infrastructures, le ministère des Transports permet aux CFIL de demeurer compétitifs et complémentaires aux autres modes de transport.
- En particulier, l'Entente Canada-Québec sur la réhabilitation des CFIL signée en novembre 2007 et dont le coût total est estimé à 75 millions de dollars, vise à réhabiliter les infrastructures de transport ferroviaire exploitées par les CFIL sur une période de cinq ans. La quote-part assumée par le gouvernement du Québec dans le cadre de l'Entente est de 20 millions de dollars.
- Les principaux objectifs des investissements envisagés par l'Entente sont de favoriser le commerce et les échanges, de rendre le réseau régional de transport ferroviaire plus efficient, plus concurrentiel et mieux intégré aux autres modes de transport, ainsi que d'améliorer l'état et la fonctionnalité de certaines infrastructures ferroviaires.
- Les investissements devraient notamment se traduire par des augmentations de vitesse, des augmentations de capacité portante des voies ferrées et par conséquent des bénéfices directs aux expéditeurs, une amélioration de la sécurité des opérations ferroviaires, de même qu'un accroissement de la complémentarité entre les modes de transport et une influence bénéfique sur l'organisation multimodale du système de transport. ■

Marché des croisières internationales

Première partie :

- Parmi les produits porteurs susceptibles de faire progresser l'industrie touristique du Québec, les croisières internationales constituent l'activité économique qui peut générer le plus rapidement des recettes additionnelles. Le développement d'une masse critique de nouvelles escales sur le Saint-Laurent constitue la clé de voûte de l'accroissement des retombées économiques des croisières internationales au Québec en plus d'être structurant et générateur de richesse pour l'économie des régions.
- De 2003 à 2007, le nombre de croisiéristes aux ports du Québec a augmenté de 24 %, pour atteindre 116 300. Cet achalandage comprend les activités des ports d'embarquement, de débarquement ainsi que les escales pour excursions. Par ailleurs, plus de 150 navires de croisières ont fait escale dans les ports québécois en 2007.
- Au Québec, les dépenses totales des lignes de croisières, de leurs membres d'équipage et des passagers ont représenté quelque 150 millions de dollars en 2007. Ces dépenses ont mené à la création de 1 104 emplois, représentant 41 millions de dollars en salaires versés. ■

Deuxième partie :

- L'Association des croisières du Saint-Laurent prévoit que le Québec pourrait accueillir en 2014 près de 400 000 passagers-escales lors de quelque 300 escales, conséquence d'une croissance annuelle moyenne de 17 % pour l'industrie des croisières. Cette croissance pourrait générer à terme des dépenses annuelles d'environ 275 millions de dollars et permettrait de creer ou de maintenir plus de 3 000 emplois dans plusieurs régions.
- La stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le Saint-Laurent du gouvernement du Québec propose, sur un horizon de cinq ans, de consolider l'itinéraire principal des croisières, dans l'axe Boston/New York/Montréal/Québec et ensuite de diversifier les itinéraires en ajoutant des escales complémentaires.■

Soutien gouvernemental pour la réhabilitation des infrastructures des Chemins de fer d'intérêt local (CFIL)

Frédéric Bégin *Analyste en transport- Service du transport ferroviaire*

L'auteur souhaite remercier Louise Soulière, Serge Routhier, Louis Doyle et Josée Hallé pour leur aide particulière apportée lors de la rédaction de cet article.

Les Chemins de fer d'intérêt local (CFIL)

Les Chemins de fer d'intérêt local[1] (CFIL) font partie depuis une décennie du réseau continental nord-américain. Ils assurent la desserte ferroviaire régionale d'un grand nombre d'entreprises au Québec. Les neuf CFIL du Québec exploitent plus de 29 % du réseau québécois, soit 1 948 kilomètres de voies ferrées (tableau 1). Ils offrent aux entreprises un accès au vaste marché nord-américain par leurs liens avec le Canadien National (CN), le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) ou certains CFIL américains.

Tableau 1
Répartition du réseau ferroviaire au Québec

	Kilomètres[1] *arrondis à la cinquantaine près*
Grandes compagnies de chemins de fer (classe 1)	3 786
Chemins de fer d'intérêt local (CFIL)	1 948
Chemins de fer d'entreprise	832
Autres chemins de fer	69
Total	**6 635**

1. Le kilométrage n'inclut pas les voies parallèles, les voies d'évitement, les voies de triage, les embranchements de moins de 5 km de longueur ainsi que les voies situées sur les sites industriels et portuaires. Certaines lignes ferroviaires de ces compagnies débordent les limites du territoire québécois. La distance indiquée dans le présent tableau représente la distance parcourue par les lignes en territoire québécois.

Les CFIL ont véritablement pris leur essor à partir de 1996, à la suite de l'introduction du nouveau mécanisme de transfert et de cessation de l'exploitation de lignes contenu dans la Loi sur les transports au Canada. Ainsi, les modifications législatives du gouvernement du Canada permettaient de transférer et de procéder rapidement à la vente de lignes pouvant être exploitées par un CFIL.

Les CFIL ont, dans la plupart des cas, acheté au CN et au CFCP des emprises ferroviaires qui étaient vouées à l'abandon ou qui n'étaient pas stratégiques dans le processus de rationalisation de ces chemins de fer et par conséquent, n'ont pas fait l'objet de réhabilitations importantes. Les CFIL ont donc aujourd'hui un urgent besoin de réhabilitation et nécessitent à court terme des interventions pour améliorer la qualité de la voie ferrée, augmenter la vitesse sur certains tronçons et accroître la capacité portante de la voie. ■

Facteurs structurants et conjoncturels

« En dépit de leur rôle économique considérable, les chemins de fer d'intérêt local doivent surmonter des défis de taille en ce qui a trait au financement de l'amélioration et du renouvellement de leur infrastructure. Ils doivent en effet augmenter la capacité portante de celle-ci à 286 000 livres pour y faire circuler les wagons qui sont utilisés de nos jours sur les lignes principales dans toute l'Amérique du Nord[2]. » Actuellement, la capacité portante des voies des CFIL est généralement de 263 000 livres par wagon.

Les CFIL doivent donc investir considérablement dans leurs réseaux. Toutefois, les CFIL font déjà état d'importants coûts d'exploitation attribuables en majeure partie au poids élevé des coûts fixes et des taxes foncières qu'ils doivent assumer. Les coûts fixes attribuables à la seule existence du service, c'est-à-dire ceux liés à l'entretien, à l'amortissement et au coût de capital de la voie, représentent près de la moitié des coûts totaux. Cet état de fait, soit la possession de l'infrastructure, ne se retrouve dans aucun autre mode de transport, exception faite des pipelines. Les compagnies de chemins de fer doivent, de plus, assumer les risques financiers associés aux phénomènes majeurs fortuits tels que les glissements de terrain et les inondations.

De plus, les CFIL ont depuis les dernières années été grandement touchés par la crise de l'industrie forestière qui se poursuit et qui a entraîné une baisse du trafic ferroviaire. Leurs revenus ont ainsi diminué alors que le prix du fer a considérablement augmenté en 2008. Les coûts de réhabilitation sont donc très élevés. Dans un tel contexte et sans aide financière, le démantèlement de certains tronçons non rentables devient une option.

D'ailleurs, il a été démontré que les CFIL peuvent difficilement assumer l'ensemble des coûts de leurs infrastructures, surtout lorsque d'importantes remises en état s'avèrent nécessaires et que la conjoncture économique leur est défavorable. Le mauvais état des voies ainsi que la faible densité de trafic sont deux facteurs susceptibles d'entraîner l'abandon de certaines lignes et même de réseaux.

L'expérience démontre également qu'une bonne qualité des voies, un trafic suffisant, un bon capital de départ ainsi que l'aide d'une administration locale ou des gouvernements sont parmi les éléments déterminants du succès des CFIL. De plus, la proximité de leur clientèle et le service potentiellement plus personnalisé que les CFIL offrent à leurs clients constituent un apport important au développement régional. ■

Principaux objectifs du ministère des Transports du Québec dans l'aide aux CFIL

Le Québec reconnaît depuis longtemps l'importance de maintenir sur son territoire un réseau de transport efficace, faisant appel à tous les modes de transport, en vue de soutenir la croissance économique à long terme. Ainsi, pour le ministère des Transports du Québec (MTQ) : « Les prochaines années seront d'abord à l'enseigne d'une nécessaire consolidation des infrastructures et des systèmes de transport existants. Des ressources importantes seront canalisées pour continuer d'améliorer la sécurité des usagers, de maintenir la fonctionnalité des réseaux et d'assurer la pérennité des infrastructures[3]. »

Par ailleurs, le transport ferroviaire, en complémentarité avec le transport maritime ou routier, permet la desserte de marchés autrement inaccessibles économiquement ou physiquement. La complémentarité avec le mode maritime s'affirme encore davantage pour le transport de matières pondéreuses et sur de longues distances. Le réseau ferroviaire régional joue un rôle important dans le contexte actuel et la protection de l'intégrité de ce réseau demeure une priorité pour le MTQ. L'action gouvernementale soutient les lignes régionales nécessaires à la viabilité du réseau ferroviaire québécois et aux activités économiques régionales.

En outre, le secteur des transports est la source la plus importante d'émissions de gaz à effet de serre (GES), contribuant pour environ 40 % des émissions totales au Québec. L'industrie ferroviaire produit moins de 1 % de ces émissions. Ce mode est donc un des éléments de solution à la réduction de ces dernières. Plus généralement, le transport ferroviaire s'inscrit dans une perspective de développement durable et en cohérence avec la politique gouvernementale sur les changements climatiques. ■

Interventions du Québec

Pour protéger le réseau ferroviaire québécois, le ministère des Transports a défini, dès 1991, un réseau ferroviaire de base qui s'inspirait d'une vision régionale des besoins immédiats et prévisibles des usagers ainsi que de l'interaction des liens ferroviaires avec l'activité économique régionale du Québec. Le Ministère a aussi modifié les dimensions organisationnelles et commerciales de la Loi sur les chemins de fer afin de faciliter le processus d'incorporation d'une entreprise de chemin de fer.

Diminuer la pression qui s'exerce sur le réseau routier dans le transport des marchandises, accroître la sécurité et faire en sorte que l'ensemble des modes soit utilisé de manière optimale comptent parmi les objectifs qui orientent les interventions du MTQ dans le transport ferroviaire.

Par exemple, le Ministère met en place des moyens pour faciliter l'intermodalité au Québec, en soutien à sa compétitivité économique. Ainsi, en octobre 2006, le MTQ a mis en place le Programme d'aide à l'intégration modale (PAIM). Il est doté d'une enveloppe de 21 millions de dollars pour cinq ans et vise notamment une meilleure intégration des modes et du système de transport des marchandises au Québec. Plus récemment, le gouvernement du Québec a lancé le Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre (PAREGES) par l'implantation de projets intermodaux dans le transport des marchandises. Ce programme découle du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques du gouvernement du Québec, Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir, doté d'un budget de 60 millions de dollars jusqu'en mars 2013.

Le suivi des programmes montre que ceux-ci jouent un rôle appréciable dans l'amélioration de la fluidité de la circulation routière dans les corridors concernés et qu'ils contribuent effectivement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Soutien financier et acquisitions de lignes ferroviaires par l'État

Une autre mesure a été la mise en place en avril 2000 par le MTQ du Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire (PAAITF). Ce programme visait à aider les CFIL à réhabiliter le réseau ferroviaire dont ils venaient de se porter acquéreurs et qui était dans un piètre état.

Depuis que les CFIL ont pris en charge les lignes régionales, ils ont bénéficié d'une aide financière globale d'un peu plus de 22 millions de dollars pour la réhabilitation de leur réseau[4]. Cette aide financière a également permis de maintenir l'intégrité du réseau ferroviaire du chemin de fer de Québec Central (CFQC) et du chemin de fer en Gaspésie.

À cet égard, en juin 2008, le MTQ a fait l'acquisition de la subdivision Chaudière du chemin de fer de Québec Central, qui s'étend de Vallée-Jonction à Lac-Frontière (126 km). Cette acquisition complète ainsi la transaction d'octobre 2007, par laquelle le MTQ s'était porté acquéreur de la subdivision Vallée du CFQC, un corridor ferroviaire de plus de 200 km reliant Sherbrooke à Charny.

En octobre 2007, le gouvernement a également contribué au financement de l'achat de la ligne de chemin de fer longue de 235 kilomètres entre Matapédia et Chandler, en Gaspésie. L'aide financière ainsi accordée est l'une des mesures prises par le gouvernement du Québec pour maintenir l'intégrité du réseau ferroviaire régional.

À titre comparatif, d'autres provinces au Canada adoptent également des mesures afin de protéger l'intégrité de leur réseau secondaire (tableau 2). Les États-Unis interviennent aussi dans l'acquisition en plus d'avoir de nombreux programmes d'aide pour la réhabilitation des chemins de fer d'intérêt local, et ce, depuis plus de 20 ans.

Le budget alloué par le MTQ aux infrastructures ferroviaires depuis 10 ans correspond en moyenne à 4,4 millions de dollars par année[5]. Cet investissement a grandement contribué à maintenir l'intégrité du réseau ferroviaire régional. Toutefois, des investissements majeurs sont encore nécessaires pour répondre aux besoins du secteur et assurer le maintien du réseau ferroviaire stratégique québécois. C'est pourquoi le Canada et le Québec ont conclu une entente pour la réhabilitation des infrastructures des CFIL au Québec.

Tableau 2
Propriété du réseau ferroviaire (certains États et provinces)

	Publique		Privée		Total	Année
	en kilomètres	*en %*	*en kilomètres*	*en %*	*en kilomètres*	
Québec	790	12	5 845	88	6 635	2008
Ontario	1 658	14	10 190	86	11 848	2003
Colombie-Britannique	2 528	37	4 378	63	6 906	2006
Maine	480	22	1 706	78	2 186	2006
New Hampshire	323	45	401	55	724	2004
Vermont	729	61	473	39	1 202	2005

Entente Canada-Québec sur la réhabilitation des CFIL

Le 28 avril 2005, le gouvernement du Québec concluait, avec le gouvernement du Canada, une entente de principe confirmant leur engagement à financer conjointement des travaux sur des infrastructures au Québec, conformément à trois programmes fédéraux d'infrastructures, notamment le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS). Dans le cadre de ce programme, la réhabilitation des infrastructures des chemins de fer d'intérêt local au Québec a été retenue parmi les priorités d'intervention sur les infrastructures.

À terme, 75 millions de dollars seront investis, dont une contribution de 30 millions du gouvernement du Canada, de 20 millions du gouvernement du Québec et de 25 millions du secteur privé. L'entente de contribution qui vise à définir les paramètres de l'aide financière accordée aux CFIL par les deux paliers de gouvernement a été signée le 29 novembre 2007 et a pour objectif de réhabiliter les infrastructures de transport ferroviaire exploitées par les CFIL sur une période de cinq ans. L'aide aux sept CFIL admissibles[6] a été répartie en fonction de la longueur du réseau, du nombre de wagons de marchandises transportées ainsi que du plan quinquennal de travaux déposé par chacun d'eux. Des conventions particulières ont été conclues entre chacun des CFIL admissibles et le gouvernement du Québec afin de préciser les modalités de la contribution. Le tableau 3 résume la répartition des investissements entre les CFIL.

Objectifs

Les objectifs des investissements envisagés par l'Entente Canada-Québec sur la réhabilitation des CFIL sont multiples, mais visent principalement :

- Un soutien au développement économique du Québec et de ses régions en favorisant le commerce et les échanges interrégionaux, interprovinciaux et internationaux;
- Un réseau régional de transport ferroviaire plus efficient, plus concurrentiel et mieux intégré aux autres modes de transport, notamment dans les principaux corridors de commerce et de transport;
- L'amélioration de l'état et de la fonctionnalité de certaines infrastructures ferroviaires.

Tableau 3
Répartition des investissements de l'Entente Canada-Québec entre les CFIL admissibles

	Total des travaux	Répartition		
		Canada	Québec	CFIL
	en dollars			
Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe	*14 600 000*	*5 840 000*	*3 893 820*	*4 866 180*
Chemin de fer Charlevoix	10 600 000	4 240 000	2 827 020	3 532 980
Ottawa Central Railway	*2 370 000*	*948 000*	*632 079*	*789 921*
Chemins de fer Québec-Gatineau	21 160 000	8 464 000	5 643 372	7 052 538
Chemin de fer St-Laurent et Atlantique	7 580 000	3 032 000	2 021 586	2 526 414
Montreal Maine and Atlantic	15 230 000	6 092 000	4 061 841	5 076 159
Ottawa Valley Railway	2 010 000	804 000	536 067	669 933
Chemin de fer Lanaudière	650 000	260 000	173 355	216 645
Chemin de fer Québec Central	800 000	320 000	213 360	266 640
Grand total	**75 000 000**	**30 000 000**	**20 002 500**	**24 997 500**

Note : Le 3 novembre 2008, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) a notamment annoncé l'acquisition du Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe et du chemin de fer Ottawa Central Railway (OCR) au Québec. Puisque l'Entente Canada-Québec s'adresse aux chemins de fer d'intérêt local (CFIL), ces deux chemins de fer ne seront donc plus éligibles à l'Entente à partir de cette date. À cet effet, une réallocation des contributions résiduelles est prévue.

Impacts prévisibles

En appui à leurs demandes, les CFIL ont déposé un plan d'affaires[7] qui fait état des effets prévisibles de ces investissements. Le plan d'affaires démontre que les investissements se traduiront par un réseau de transport ferroviaire plus efficient, plus concurrentiel (en raison de la baisse des frais d'exploitation) et mieux intégré aux autres modes de transport, notamment dans les principaux corridors de commerce et de transport.

Puisque l'état des réseaux des CFIL n'est pas homogène, le projet d'investissements à frais partagés répond à des besoins différents. De façon globale, les investissements consentis auront un effet déterminant sur la qualité des voies ferrées et devraient se traduire par :

- Des augmentations de vitesse : actuellement, plusieurs CFIL ont des limitations de vitesse sur des parties de leurs réseaux, en raison de la condition des voies ferrées. Ces restrictions de vitesse peuvent être très sévères, allant jusqu'à un maximum de 10 mi/h et même jusqu'à une interdiction de transport de marchandises dangereuses sur certaines subdivisions ferroviaires;
- L'harmonisation plus facile des horaires entre les CFIL et les chemins de fer de classe 1;
- Des augmentations de capacité portante des voies ferrées et par conséquent des bénéfices directs aux expéditeurs et une plus grande harmonisation des standards de transport avec les chemins de fer continentaux, CN et CFCP (capacité portante de la voie ferrée de 286 000 livres par wagon);
- Un accroissement de la complémentarité entre les modes de transport et une influence bénéfique sur l'organisation multimodale du système de transport.

Ces investissements auront d'autres effets positifs, tels qu'une amélioration de la sécurité des opérations ferroviaires, une flexibilité au plan des tarifs, une réduction des coûts d'entretien de la voie ferrée, etc. Rappelons qu'il est difficile de faire une évaluation globale de l'impact des investissements découlant de l'Entente puisque l'état des réseaux des CFIL n'est pas homogène et par conséquent, les besoins sont différents d'un CFIL à l'autre.

Avantages économiques, environnementaux et sociaux

Outre les impacts directs des investissements sur la qualité des voies ferrées, le plan d'affaires démontre aussi qu'il y aura des retombées économiques, environnementales et sociales appréciables. Ces investissements permettront :

- De favoriser la compétitivité et d'améliorer l'efficacité dans le mouvement des marchandises;
- D'améliorer de façon importante le bilan environnemental, notamment en raison de l'accroissement de l'efficacité de roulement sur les voies, ce qui produit des gains directs en matière d'efficacité énergétique;
- D'améliorer la sécurité des citoyens par une augmentation de l'utilisation du transport ferroviaire. ■

Conclusion

Les chemins de fer d'intérêt local constituent un maillon important de la chaîne continentale de transport et jouent un rôle déterminant dans l'économie du Québec. Les CFIL représentent aujourd'hui près du tiers du réseau ferroviaire québécois et offrent aux petites et moyennes entreprises du Québec un accès au marché nord-américain par leurs liens avec le CN, le CFCP ou certains CFIL américains.

En raison des caractéristiques structurelles des CFIL, qui s'appuient sur une densité de trafic relativement faible et de coûts fixes élevés, et de la situation particulièrement difficile dans le secteur forestier présentement, les CFIL sont fragiles. Les coûts de réhabilitation sont élevés alors que leurs revenus ont diminué depuis quelques années. Parallèlement à cette situation, ils doivent investir des sommes considérables sur leur réseau afin d'offrir un service de transport efficace et demeurer, pour les expéditeurs, une option de transport intéressante.

En améliorant la qualité de l'offre de service dans le transport ferroviaire régional par les investissements dans les infrastructures, le ministère des Transports permet aux CFIL de traverser cette période difficile tout en demeurant compétitifs et complémentaires des autres modes de transport. L'augmentation de la capacité portante des voies ferrées figure parmi les objectifs de l'Entente Canada-Québec, puisqu'elle permettra de répondre aux exigences des expéditeurs québécois, c'est-à-dire de diminuer la durée des expéditions, en évitant les ruptures de charge entre les chemins de fer. De cette façon, les CFIL seront en mesure de mieux servir les clients.

Le ministère des Transports du Québec est un acteur dans le secteur ferroviaire depuis de nombreuses années. Il contribue à assurer le maintien de l'intégrité du réseau ferroviaire québécois et à améliorer la qualité de l'offre. Enfin, les différentes actions du Ministère dans le secteur ferroviaire jouent un rôle appréciable dans l'amélioration de la fluidité de la circulation routière et elles contribuent, par le fait même, à la sécurité routière et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. ■

Notes :

[1] Définition de CFIL : un chemin de fer qui exploite une ligne ferroviaire dite secondaire ou à faible densité, qui est en lien avec une ligne de chemin de fer de classe 1 et dont les activités portent sur le transport de marchandises ou de passagers et dont l'actionnariat est indépendant d'une grande compagnie de chemin de fer (CN, CFCP, Via Rail, CSX Transportation). Source : ministère des Transports du Québec, Programme d'aide transitoire aux infrastructures de transport ferroviaire, 2006.

[2] ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA, Les chemins de fer d'intérêt local assument un rôle économique considérable, octobre 2006.

[3] MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Plan stratégique 2005-2008.

[4] Données de 2007.

[5] Données de 2007.

[6] Des CFIL ou des portions de CFIL ont été exclus de l'Entente Canada-Québec, car ils ne répondaient pas aux critères d'admissibilité du Fonds canadien sur les infrastructures stratégiques (FCIS) soit en raison d'une absence de trafic de marchandises ou d'une absence de rentabilité à court ou moyen terme.

[7] Analyse des incidences des projets d'investissements à frais partagés. Société de promotion de l'industrie ferroviaire, ADEC, 2007 (document confidentiel).

Les croisières internationales au Québec et en Amérique du Nord

Première partie : Évolution du marché et retombées économiques

Clément Gamache *Économiste - Bureau de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec*

Les croisières internationales offrent un potentiel de développement économique important. L'axe du Saint-Laurent, à l'intérieur de la destination Canada/Nouvelle-Angleterre, représente encore un itinéraire relativement peu développé en comparaison avec les autres itinéraires de la côte atlantique ou nord-américains. Ce premier de deux articles trace un portrait de la situation de l'industrie des croisières et de ses retombées économiques, particulièrement au Québec.

Achalandage généré par les navires de croisières

Depuis 2003, année où a été effectuée la première étude sur l'incidence économique du marché des croisières par Business Research and Economic Advisors (BREA)[1], le nombre de croisiéristes au Canada[2] a augmenté de près de 25 %, soit environ 384 000 passagers. Toutes les régions ont connu une croissance. La plus importante a été observée en Colombie-Britannique, avec une hausse de 26 %, soit près de 290 000 passagers. Le volume de croisiéristes des ports du Québec a grimpé de 24 %, soit une augmentation de 22 700 croisiéristes. La hausse est principalement attribuable aux passagers en transit (passagers faisant escale). Enfin, le trafic des passagers des ports du Canada atlantique a augmenté de 21 %, soit une majoration d'environ 71 400 passagers[3] . Sur une base régionale, selon les chiffres fournis par les ports canadiens, les ports du Pacifique représentent environ 73 % du trafic canadien de croisiéristes, les ports de l'Atlantique, 21 % et ceux du Québec, à peu près 6 %.

Au Québec

Les ports du Saint-Laurent, dont ceux de Montréal, de Saguenay, de Québec et plusieurs autres petits ports, accueillent de plus en plus de bateaux de croisières. Ces ports sont principalement des destinations des circuits Canada/Nouvelle-Angleterre en provenance du nord-est des États-Unis, mais également des ports où accostent les navires d'expédition ou d'autres natures, mais provenant de liaisons transatlantiques. Dans la plupart des cas, il s'agit surtout de ports d'escale. Toutefois, les passagers qui embarquent ou débarquent, surtout à Montréal, correspondent à environ 45 % de leur trafic.

En 2007, selon les estimations du BREA, plus de 150 navires de croisières ont fait escale dans les ports de Montréal, Québec, Saguenay et les autres ports du Québec. La saison de croisières au Québec est généralement constituée de la période de six mois comprise entre mai et octobre. Les ports du Québec ont accueilli 116 300 passagers au cours de la saison 2007. Cet achalandage comprend les activités des ports d'embarquement, de débarquement ainsi que les escales pour excursions.

■ Port de Québec

La ville de Québec sert avant tout de port de croisières d'escale, mais également de port d'attache pour quelques croisières en 2007. La proximité et le site exceptionnel incitent tant les passagers que les membres d'équipage à sortir du bateau, ce qui permet à la Ville d'obtenir des retombées économiques particulièrement intéressantes.

Le port de Québec est le plus important des trois principaux ports de croisières de l'axe du Saint-Laurent, ayant accueilli 57 % des passagers des ports de croisières du Québec. Le trafic de passagers a été pratiquement inchangé (1,5 %) en 2007 par rapport à 2006, mais s'est accru de près de 12 % au-dessus du dernier seuil atteint en 2003.

C'est en 2004 qu'un nombre record de 71 285 croisiéristes sont venus à Québec (tableau 5). Toutefois, le nombre de passagers par escale a atteint un niveau sans précédent de 894 en 2007. La tendance à la hausse s'explique sans doute par l'augmentation de la taille des navires de croisières accostant à Québec. Fait à noter, selon les chiffres de l'administration portuaire de Québec, le nombre de membres d'équipage représente bon an mal an à peu près 40 % du nombre de passagers, soit une fréquentation moyenne d'environ 28 600 membres d'équipage au cours des quatre dernières années. Ce groupe constitue un apport non négligeable de revenus à Québec dont les retombées sont davantage locales.

■ Port de Montréal

Chaque année, le port de Montréal accueille des milliers de croisiéristes. Les navires de croisières partent du nord-est des États-Unis et arrivent à Montréal, et vice-versa. Les itinéraires comportent habituellement deux escales au Québec et trois dans les ports du Canada atlantique, et ont généralement une durée de 7 ou 10 jours.

Montréal est ainsi avant tout un port d'embarquement et de débarquement dans le cadre de l'itinéraire Canada/Nou-

velle-Angleterre du marché des croisières. De plus, selon le Port de Montréal : « Du point de vue de l'industrie des croisières, Montréal est très bien située, au carrefour des grands réseaux de transport aérien, maritime et terrestre. Ses autoroutes mènent aux quatre coins du continent et plus de 40 compagnies aériennes, nationales et étrangères »[4], desservent l'aéroport international de Montréal-Trudeau.

Le port de Montréal fait état d'une baisse de 14 % du nombre de passagers en 2007, ce qui porte le trafic passager au port à peu près au niveau atteint en 2003 (tableau 5). Lors du sommet de 1991, le nombre de passagers s'établissait à plus de 47 000. Par ailleurs, le nombre de passagers par escale, après avoir atteint un niveau record en 2002, s'établit à 774 en 2007. Selon les données de l'administration portuaire de Montréal, le nombre de membres d'équipage sur les navires faisant escale dans la métropole représente en moyenne 26 % du nombre de passagers, ce qui équivaut au cours des quatre dernières années à un achalandage moyen de 10 100 membres d'équipage. ■

■ Les autres ports d'escale dans l'axe Saint-Laurent et Saguenay

Le port de croisières de Saguenay et les autres ports du reste du Québec sont desservis uniquement à titre de ports d'escale principalement pour des croisières en provenance des États-Unis et du Canada. En 2007, ceux-ci affichent une augmentation de 16 % dans les arrivées de passagers de croisières comparativement à la même période de 2006, pour s'établir à 15 300 croisiéristes.

En ce qui regarde les membres d'équipage, il est plus difficile d'obtenir leur nombre exact puisque certains ports d'escale appliquent un ratio[5] pour en déterminer le nombre. Cependant, ils peuvent être évalués grossièrement dans une fourchette variant entre 6 000 (en 2006) et 7 000 (en 2007), ce qui correspond à une proportion moyenne significative d'environ 46 %.

Selon les prévisions de Tourisme Québec (tableau 6), c'est principalement à l'égard de ces nouvelles destinations d'escales qu'au cours des prochaines années la croissance de l'achalandage la plus importante devrait être enregistrée. Dans cette optique, des investissements importants viennent d'être annoncés par le gouvernement du Québec afin de permettre, d'une part, à certains ports d'accueillir les bateaux de croisières et, d'autre part, d'offrir une expérience touristique mémorable aux milliers de croisiéristes qui souhaitent y faire escale.

Les ports de Québec et de Montréal dominent le marché des croisières au Québec comme l'illustre la figure 3. Toutefois, une stratégie de consolidation et de développement ciblée devrait permettre, selon les prévisions de Tourisme Québec et de l'Association des croisières du Saint-Laurent (ACSL), de connaître au cours des prochaines années une progression soutenue de l'achalandage de navires de croisières dans les autres ports québécois.

Tableau 5
Évolution des croisières internationales aux ports de Québec et de Montréal, 1990-2007

	Port de Québec				Port de Montréal			
	Escales	Passagers	Passagers par escale	Membres d'équipage	Escales	Passagers	Passagers par escale	Membres d'équipage
	en nombre							
1990	...	34 783	...	...	...	30 869	...	...
1991	126	51 363	408	...	41	47 047	1 147	...
1992	121	41 141	340	...	54	34 872	646	...
1993	88	38 642	439	...	41	30 626	747	...
1994	80	36 401	455	...	40	33 920	848	...
1995	82	38 991	476	...	38	27 384	721	...
1996	55	21 334	388	...	26	19 078	734	...
1997	61	35 475	582	...	25	29 324	1 173	...
1998	68	43 886	645	...	29	32 637	1 125	...
1999	58	34 628	597	...	27	18 306	678	...
2000	61	35 855	588	...	30	25 190	840	...
2001	86	49 134	571	...	38	23 829	627	...
2002	90	67 980	755	...	30	37 867	1 262	...
2003	99	59 323	599	21 311	52	33 427	643	9 003
2004	102	71 285	699	32 727	55	43 385	789	11 843
2005	86	66 097	769	28 652	44	35 359	804	9 025
2006	82	65 206	795	25 347	47	40 565	863	10 433
2007	74	66 182	894	27 607	45	34 809	774	9 060

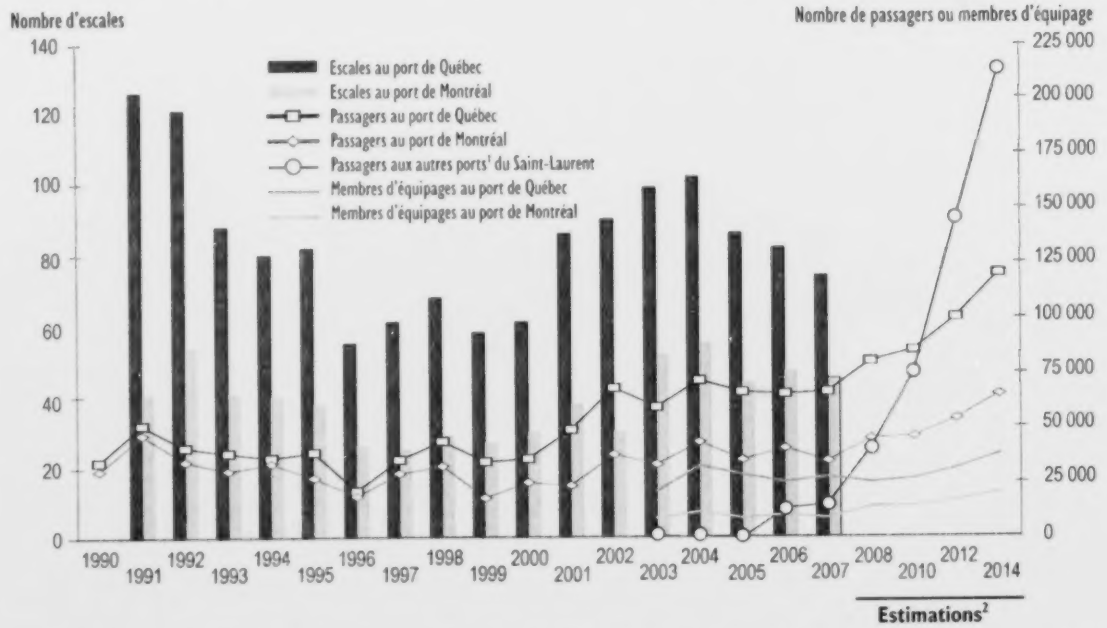
Sources : Administration portuaire de Québec, juin 2008.
Administration portuaire de Montréal, juin 2008.

Tableau 6
Nombre de passagers et membres d'équipage par port d'escale[1], certains ports régionaux

Ports régionaux	Catégories de visiteurs	2003	2004	2005	2006	2007	2008(P)	2010(P)	2012 (P)	2014(P)
Saguenay	Passagers	...	666	...	11 399	12 843	...	...	...	...
	Équipage	...	...	...	5 323	6 174	...	...	...	...
Baie-Comeau	Passagers	...	...	...	920	850	...	...	...	...
	Équipage	...	...	...	310	310	...	...	...	...
Gaspé	Passagers	...	...	...	200	1 083	...	...	...	...
	Équipage	...	...	...	150	455	...	...	...	...
Îles-de-la-Madeleine[1]	Passagers	814	...	...	100	...	...	...	...	...
	Équipage	460	...	...	32	...	...	...	...	...
Autres	Passagers	...	...	...	520	520	...	...	...	...
	Équipage	...	...	...	208	208	...	...	...	...
Total	**Passagers**	...	...	...	**13 139**	**15 296**	**40 600**	**75 100**	**145 000**	**212 500**
	Équipage	...	...	...	**6 023**	**7 147**	**12 821**	**23 717**	**45 791**	**67 108**
	Total	...	...	...	**19 162**	**22 443**	**53 421**	**98 817**	**190 791**	**279 608**

Sources : Compilation spéciale de l'ACSL et Tourisme Québec.
1. Pour 2006, le nombre de membres d'équipage a été estimé pour les Îles-de-la-Madeleine selon la moyenne suggérée par BREA 2003, soit 0,3158 membres d'équipage par passager. (P) : Prévisions de l'ACSL et Tourisme Québec.

Figure 3
Trafic des navires de croisières internationales au Québec, selon divers ports québécois, le nombre d'escales, l'achalandage de passagers et de membres d'équipages, de 1990 à 2007 et prévisions 2008-2014



Sources : Administrations portuaires de Québec et de Montréal. Rapport annuel de Transports Canada, addenda 2002-2007, tableau M21, page A103; *Stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le fleuve Saint-Laurent*, p. 8. Compilation spéciale de l'Association Croisières du Saint-Laurent (ACSL) et du ministère du Tourisme du Québec.
1 Ports de Saguenay, Baie-Comeau, Gaspé, Îles-de-la-Madeleine, Trois-Rivières, Sept-Îles.
2 Estimations de l'ACSL et du ministère du Tourisme du Québec, prévisions basées sur les engagements fermes et les intentions déclarées des compagnies de croisières internationales, ACSL et Tourisme Québec, *Stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le fleuve Saint-Laurent*, 2008, p. 13.

L'INDUSTRIE NORD-AMÉRICAINE DES CROISIÈRES

Au cours de l'année 2007, 67,2 millions de passagers-nuits ont été réservés en Amérique du Nord, en hausse de 3,4 % par rapport au niveau record atteint l'année précédente. N'eût été un léger ralentissement au dernier trimestre de 2007, le nombre de croisières aurait sans doute surpassé celui de 2004 qui s'établissait à 4 465. Néanmoins, une certaine constance est à noter quant au nombre de croisières entre 2004 et 2007, variant entre 4 435 et 4 465 (tableau 7), soit une moyenne de 4 457 croisières lors des quatre dernières années pour lesquelles les données sont disponibles. Ce sont la capacité et, par conséquent, le nombre de passagers qui ont nettement tendance à augmenter.

Au cours du premier semestre de 2008, environ 5,1 millions de passagers ont été transportés sur 2 167 croisières par les 17 plus grandes lignes de croisières. Le taux d'occupation (sur la base de passagers) pour les croisières en Amérique du Nord s'est révélé être le plus haut pour un premier et un second trimestre, respectivement 109 % et 112 %, depuis 5 ans[6].

Lors des cinq dernières années, les passagers-nuits réservés au cours d'un premier trimestre étaient d'environ 4 % plus nombreux que durant le trimestre précédent. De 2004 à 2007, pour l'ensemble du marché nord-américain, tant l'offre (la capacité) que la demande (le trafic) n'ont cessé d'augmenter.

Quant aux navires de croisières se déplaçant entre l'Europe et l'Amérique du Nord (tableau 8), ils représentent une part grandissante du marché. Pour le segment combiné des Caraïbes, la hausse saisonnière du nombre de passagers est d'environ 17 % par rapport à 2006. En ce qui concerne les navires de croisières desservant le Canada et la Nouvelle-Angleterre, la progression est de 15 %. Au cours de la même période, toutes destinations confondues, les bateaux de croisières se déplaçant selon la saison d'un port d'attache à un autre affichent une progression de 3,2 %. En 2007, l'itinéraire Canada/Nouvelle-Angleterre se classe ainsi au quatrième rang parmi les circuits offerts en Amérique du Nord quant à la progression du nombre de passagers, étant devancé par la traversée du canal de Panama (28 %), vers Hawaii (23 %) et les trajets transatlantiques (17 %).

Les 10 premiers ports d'embarquement pour les passagers de croisières ont représenté 77 % des départs de l'Amérique du Nord au cours de 2007, en baisse par rapport à 86 % quatre ans plus tôt. Selon le U.S. Department of Transporta-

Tableau 7
Principales statistiques des croisières en Amérique du Nord, 2004-2007

Année / Trimestre	Navires		Capacité		Trafic		Taux d'occupation	
	Nombre	Croisières	Passagers	Passagers-nuits	Passagers	Passagers-nuits	Passagers	Passagers-nuits
			en millions		*en millions*		*en %*	
2004	**112**	**4 465**	**8,66**	**57,61**	**9,42**	**61,63**	**109**	**107**
1	99	1 173	2,17	14,80	2,31	15,41	106	104
2	95	1 068	2,11	13,72	2,32	14,83	110	108
3	87	1 097	2,17	13,83	2,44	15,31	112	111
4	107	1 127	2,20	15,27	2,36	16,07	107	105
2005	**114**	**4 463**	**8,88**	**59,03**	**9,75**	**63,73**	**110**	**108**
1	102	1 209	2,35	15,84	2,54	16,92	108	107
2	101	1 096	2,18	14,19	2,41	15,41	110	109
3	84	1 063	2,16	13,71	2,42	15,22	112	111
4	100	1 095	2,20	15,28	2,37	16,18	108	106
2006	**111**	**4 435**	**9,09**	**60,21**	**9,97**	**65,03**	**110**	**108**
1	99	1 118	2,25	15,10	2,42	16,01	108	106
2	99	1 065	2,18	14,32	2,44	15,70	112	110
3	82	1 091	2,26	14,39	2,53	15,94	112	111
4	103	1 161	2,40	16,40	2,59	17,38	108	106
2007	**117**	**4 464**	**9,35**	**62,15**	**10,29**	**67,20**	**110**	**108**
1	104	1 205	2,46	16,87	2,65	17,84	108	106
2	104	1 063	2,25	14,84	2,50	16,12	111	109
3	79	1 098	2,33	14,71	2,63	16,39	113	111
4	100	1 098	2,31	15,75	2,51	16,85	109	107
2008	**98**	**1 180**	**2,48**	**16,49**	**2,70**	**17,73**	**109**	**108**
1	98	1 180	2,48	16,49	2,70	17,73	109	108
2	90	987	2,11	13,55	2,37	14,92	112	110

Source : U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, North American Cruises, 1st quarter 2008, Office of Policy and Plans, tableau I, p. I.

Tableau 8
Croisières nord-américaines selon la destination, 2006-2007[1]

Année	2006					2007				
Trimestre	1	2	3	4	Annuel	1	2	3	4	Annuel
	en milliers de passagers					en milliers de passagers				
Destinations										
Alaska	-	352	587	-	939	-	403	611	-	1 014
Bahamas	336	429	401	375	1 541	344	392	372	334	1 442
Bermude	-	81	119	35	234	-	67	111	32	211
Canada/Nouvelle-Angleterre	-	**22**	**104**	**38**	**165**	-	**30**	**123**	**36**	**189**
Caraïbe de l'Est	432	324	270	359	1 386	435	289	281	404	1 409
Extrême Orient	-	-	-	1	1	5	2	4	1	12
Hawaii	91	76	105	130	402	124	121	120	129	495
Mexico (Pacifique)	310	239	180	347	1 075	330	237	260	388	1 215
Indéterminé	-	5	-	5	9	-	10	9	12	31
Côte Pacifique	-	28	25	8	60	-	30	7	22	59
Amérique du Sud	9	8	-	2	18	9	3	-	3	14
Pacifique du sud / Extrême Orient	3	3	6	-	12	-	-	5	1	7
Caraïbe du sud	278	115	85	271	749	310	119	93	283	805
Transatlantique	2	60	35	41	138	8	68	35	50	162
Trans-Canal de Panama	17	25	15	35	91	42	24	9	42	117
Caraïbe de l'Ouest	942	672	598	940	3 151	1 041	700	593	773	3 107
Toutes les destinations	**2 420**	**2 436**	**2 528**	**2 586**	**9 971**	**2 648**	**2 496**	**2 634**	**2 510**	**10 289**

Source : U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, North American Cruises, 1er trimestre de 2008, Office of Policy and Plans, tableau 2, p. 2.

1 Les statistiques sur les croisières couvrent dix-sept grandes lignes de croisières qui offrent des croisières en Amérique du Nord avec un port américain d'embarquement.

Notes sur les itinéraires : Caraïbes orientales: le sud, jusqu'à Saint-Martin, dans la mesure ouest d'Haïti. Caraïbes du Sud: Sud de Saint-Martin à la côte nord de l'Amérique du Sud en ce qui Aruba. L'Ouest des Caraïbes: à l'ouest d'Haïti, comprend les ports au Mexique, en Amerique centrale et la Colombie.

tion[7], la stratégie des compagnies de croisières consiste de plus en plus à diversifier le nombre de ports d'attache pour leur flotte afin de réduire la congestion, d'éliminer ou de réduire les frais portuaires et les tarifs aériens des grands ports de croisières. Une telle stratégie pourrait favoriser le développement de la vocation de ports d'attache de Québec et de Montréal à condition que l'on puisse augmenter les liaisons aériennes directes avec les principaux centres multimodaux du tandem port-aéroport du centre et de l'est nord-américains (Toronto, Chicago, New York, Boston, Miami-Fort Lauderdale).

L'industrie des croisières à l'échelle mondiale

Depuis 1980, le marché mondial des croisières internationales connaît une progression considérable, affichant un taux de croissance moyen de 8 %. Selon le Cruise Industry News[8], la capacité de passagers atteignait 13,4 millions en 2004; les prévisions sont de 20 millions d'ici 2012. La taille prévisible du marché de croisiéristes devrait atteindre 34 millions de passagers d'ici 2015[9] . De 2007 à 2012, c'est près d'une soixantaine de nouveaux bateaux qui auront été construits, représentant des investissements de plus de 28 milliards de dollars américains, une capacité supplémentaire permettant d'accueillir à chaque voyage au-delà de 120 000 passagers[10]. La nouvelle génération de navires est de plus en plus imposante, luxueuse et innovante.

Selon les statistiques du répertoire annuel 2008 du Cruise Industry News, au cours de la dernière année disponible, la majorité des navires de croisière (53 %), des revenus (68 %) et de la capacité de passagers (67 %) se retrouvent en Amérique du Nord (tableau 9). La part de marché de l'itinéraire Canada/Nouvelle-Angleterre représente 1,6 % de l'ensemble de la capacité mondiale de l'industrie ex aequo avec des destinations comme les Bermudes et les îles Canaries et devant l'archipel Hawaïen (tableau 10). Étant donné que ce sont souvent les mêmes navires qui, selon les saisons, desservent soit l'Europe ou la mer des Caraïbes, la disponibilité pour le développement de la capacité d'exploitation de l'itinéraire Canada/Nouvelle-Angleterre demeure intéressante, puisque l'axe du Saint-Laurent, en raison de sa proximité et de sa complémentarité, devient une option relativement abordable et attrayante pour les compagnies de croisières. ■

Tableau 9
L'industrie des croisières en 2007 : répartition par marchés géographiques

	Nombre de navires	Capacité de passagers	Taux d'occupation	Revenus estimés	Part du marché
	unité	*en millions*	*en %*	*en milliards de dollars*	*en %*
Mondial	294	16,3	92,6	24,5	100,0
Nord américain	156	10,9	90,0	16,7	68,2
Européen	126	4,6	91,0	6,7	27,3
Asie/Pacifique	12	0,8	87,5	1,1	4,5

Source : Cruise Industry News, Annual Report 2008, State of the Industry through 2015.

Tableau 10
Estimation de la part de marché de la capacité mondiale de passagers en 2007

	en %
Caraïbes/Bahamas	39,9
Méditerranée	21,5
Côte Ouest (Mexique)	7,3
Asie/Pacifique	6,7
Alaska	6,1
Europe de l'Ouest/Est	5,8
Amérique du Sud	2,4
Transatlantique	1,8
Îles Canaries	1,6
Bermudes	1,6
Canada /Nouvelle-Angleterre	**1,6**
Hawaii	1,4
Canal de Panama	0,8
Océan Indien/mer Rouge	0,6
Voies maritimes intérieures	0,5
Antarctique	0,2
Afrique	0,1
Reste du monde	0,1
Total des parts de marché	**100,0**

Source : Cruise Industry News, *Annual Report 2008, State of the Industry through 2015.*

Retombées économiques

Cette section reprend l'essentiel des résultats des enquêtes et analyses réalisées par les services de Business Research and Economic Advisors (BREA) au profit de la North West CruiseShip Association (NWCA) et ses partenaires canadiens[11] en vue d'analyser la contribution directe et indirecte de l'industrie des croisières à l'économie.

L'achalandage dans les ports a généré d'importantes retombées dans l'économie tant au sein de l'industrie que dans les régions proprement dites. Les dépenses des lignes de croisières, des passagers et des membres d'équipage associées aux croisières ont généré des emplois, des revenus et d'autres avantages économiques non négligeables.

Retombées directes

Les lignes de croisières achètent une variété de biens et de services à l'appui de leurs croisières, notamment pour l'alimentation et les boissons, les fournitures de l'hôtellerie et les combustibles, alors que les services publics dans les ports et les autres services portuaires, pour n'en nommer que quelques-uns, effectuent des achats de transport de passagers à destination et en provenance des villes portuaires, des excursions à terre, y compris la pré-croisière et la post-croisière, des souvenirs et autres commerces de détail de biens. L'équipage, quant à lui, effectue des dépenses d'un ensemble similaire de biens et de services axé à forte concentration sur des biens de consommation.

D'après l'étude de BREA, en 2007, les escales au Québec de navires de croisières ont généré 77,6 millions de dollars en dépenses directes (1,1 milliard pour l'ensemble du Canada), et l'industrie a procuré 609 emplois directs à temps plein et à temps partiel (9 791 emplois au Canada), représentant 21 millions de dollars en salaires versés (344 millions au Canada). Les dépenses directes sont générées principalement par trois segments de l'industrie des croisières et varient considérablement entre les catégories :

- Les compagnies de croisières;
- Les passagers;
- Les membres d'équipage.

Ces dépenses liées aux croisières se répartissent au Québec comme suit : les dépenses engagées par les lignes de croisières ont représenté 66 % du total, celles des passagers 31 % et celles des membres d'équipage, 4 %.

■ Retombées directes globales par acteurs de l'industrie

Les lignes de croisières qui font escale dans les ports québécois ont enregistré des dépenses de 51 millions de dollars (666 millions au Canada). Ces dépenses représentent la part la plus importante des dépenses associées à l'industrie des croisières (65 % au Québec, 50 % pour les ports du Pacifique et de l'Atlantique, 60 % au Canada). Les passagers ont dépensé environ 24 millions (420 millions au Canada), ce qui représente environ 31 % des dépenses directes (38 % au Canada) alors que les membres d'équipage ont dépensé à peine 3 millions dans les villes portuaires du Québec, soit 4 % en dépenses directes (2 % pour l'ensemble du Canada). Fait inusité, 10 % des dépenses effectuées dans les ports de l'Atlantique ont été faites par les membres d'équipage (tableau 11).

Tableau 11
Dépenses directes liées aux navires de croisières au Canada en 2007

Provenance	Canada		Colombie-Britannique		Québec		Canada atlantique	
	Dépenses	Part	Dépenses	Part	Dépenses	Part	Dépenses	Part
	en millions de dollars canadiens	*en %*	*en millions de dollars canadiens*	*en %*	*en millions de dollars canadiens*	*en %*	*en millions de dollars canadiens*	*en %*
Compagnies de croisières	666	60	381	50	51	65	30	50
Passagers	420	38	362	47	24	31	24	40
Équipage	30	2	22	3	3	4	6	10
Total	**1 116**		**765**		**78**		**60**	

Source : BREA, *Étude canadienne de 2007, op. cit.*, tableau 2, p. 7.

■ Dépenses directes des compagnies de croisières

Les données recueillies au moyen de l'enquête auprès des membres des cinq associations commanditaires canadiennes, dont l'Association des croisières du Saint-Laurent, montrent que les lignes de croisières ont dépensé 51,3 millions de dollars auprès des entreprises du Québec en 2007. Comme le montre le tableau 12, les lignes de croisières ont dépensé environ 14 millions de dollars dans les domaines administratifs et des frais professionnels auprès des entreprises. Cela représente 28 % du total des dépenses de croisières au Québec et comprend les dépenses de publicité et de promotion, de recrutement, de formation, d'élaboration de programmes informatiques, juridiques, comptables et autres professionnels des services de consultation ainsi que les dépenses de l'équipage.

De plus, les lignes de croisières ont dépensé 37 millions de dollars[12] en frais de fonctionnement auprès des entreprises du Québec. Selon leurs estimations, au cours de 2007, 107 000 résidents du Québec ont acheté une croisière, générant 14 millions de dollars en commissions aux agents de voyages. Six millions ont été imputés aux frais d'entretien des machines et des équipements, principalement l'assainissement et l'équipement de navigation. Près de 12 millions ont été dépensés pour le transport et les services de stockage. Cela comprenait les coûts de frais de port, d'agents de navire, des débardeurs, de transport des passagers et des membres d'équipage sous la responsabilité des lignes de croisières, à l'exclusion des excursions, du stockage et de l'entreposage. L'achat de nourriture et de boissons pour les navires de croisières auprès des entreprises du Québec a totalisé 2 millions de dollars. Les autres charges d'exploitation s'élèvent à environ 4 millions de dollars, y compris les dépenses relatives à d'autres produits pour l'exploitation des navires de croisière, tels que le matériel et les cartes de navigation, du mobilier, les services de santé et les services d'assainissement.

■ Dépenses directes des passagers

Les données sur les dépenses proviennent d'une enquête conduite au cours de l'été de 2006 auprès de 1 543 passagers de bateaux de croisière et de quatre ports de croisières du Québec[13]. Les données recueillies par BREA indiquent que les lignes de croisières versent environ 60 % du prix d'achat payé par les passagers d'une excursion aux voyagistes locaux. Comme le montre le tableau 13, les navires de croisière qui font escale dans les ports du Québec ont généré un nombre estimatif de 106 515 passagers-visites en 2007[14]. L'ensemble des passagers de bateaux de croisière a dépensé 12,6 millions de dollars en biens et services au Québec en 2007[15] pour une dépense moyenne d'un peu plus de 118 $ par passager. La moyenne des dépenses par passager de 155 $ à Montréal reflète le fait que le port de Montréal est avant tout un port d'embarquement et génère donc plus de visites avec plus de nuitées.

Tableau 12
Dépenses directes des compagnies de croisières au Québec par catégories de dépenses en 2007

	en millions de dollars canadiens	*en %*
Catégories de dépenses		
Administration et dépenses professionnelles	14,4	28
Dépenses d'opération	36,9	72
Aliments et boissons	1,6	3
Machinerie et équipements	5,6	11
Commissions des agences de voyage	14,1	27
Transport et entreposage	11,6	23
Autres dépenses d'opération	4,0	8
Total	**51,3**	

Source : BREA, *Étude canadienne de 2007, op. cit.*, tableau 38, p. 63.

Des biens de consommation, tels que des vêtements et des souvenirs, ont représenté 37 % des dépenses des passagers alors que les dépenses d'hébergement représentent 23 % de leurs dépenses. Les dépenses pour les excursions et la nourriture comptent respectivement pour 27 % et 13 % des dépenses. Malgré un nombre relativement faible d'embarquements générateurs de dépenses en hébergement et en restauration à Québec, les excursions et les achats auprès des détaillants sont nettement plus élevés à Québec, alors

Tableau 13
Dépenses des passagers au Québec, par catégories de dépenses en 2007

	Montréal	Québec	Autres ports du Québec[1]	Total
Nombre de visites individuelles	28 540	63 443	14 532	106 515
	en millions de dollars canadiens			
Catégories de dépenses :				
Hébergement	1,9	0,9	0,0	2,8
Transport et excursions	1,0	2,1	0,4	3,4
Aliments et boissons	0,9	0,8	0,0	1,7
Autres ventes au détail	0,7	3,9	0,1	4,7
Dépenses totales	**4,4**	**7,6**	**0,5**	**12,6**
	en dollars canadiens			
Dépenses moyennes par passager	154,86	120,33	37,02	118,22

Sources : BREA, *Étude canadienne de 2007, op. cit.*, tableau 39, p. 64 et Tourisme Québec.
1. Comprenant une estimation des dépenses de plus petits ports en plus du port de Saguenay.
Note : exclut les dépenses en assurance voyage ainsi que les dépenses en transport des passagers pour se rendre aux villes portuaires ou les quitter.

que les dépenses moyennes par passager représentent une part plus importante des dépenses à Montréal. Les dépenses des passagers consacrées aux excursions, au transport et aux achats au détail comptent pour la totalité des dépenses dévolues au port de Saguenay et aux autres ports québécois.

■ Dépenses directes des membres d'équipage

BREA estime que 36 713 membres d'équipage[16] ont débarqué en 2007 dans les ports du Québec et qu'ils y ont dépensé 2,6 millions de dollars (tableau 14). La principale différence entre les dépenses des équipages et celles des passagers est bien entendu l'absence de la composante « hébergement » en ce qui a trait aux dépenses d'équipage et à leur plus grande part consacrée aux achats au détail (69 % pour les membres d'équipage et 37 % pour les passagers). Il est intéressant de souligner que le port de Québec connaît un accroissement du volume du trafic de croisières générant plus de visites et de dépenses de la part des membres d'équipage.

Tableau 14
Dépenses des membres d'équipage au Québec, par catégories de dépenses en 2007

	Montréal	Québec	Autres ports du Québec[1]	Total
Nombre de visites des équipages à terre	9 563	22 051	5 099	36 713
	en millions de dollars canadiens			
Catégories de dépenses :				
Excursions et transport	0,1	0,1	-	0,2
Aliments et boissons	0,2	0,3	0,1	0,6
Autres ventes au détail	0,3	1,3	0,1	1,8
Dépenses totales	**0,6**	**1,7**	**0,2**	**2,6**
	en dollars canadiens			
Dépenses moyennes par membre d'équipage	72,00	49,20	41,73	72,12

Sources : BREA, *Étude canadienne de 2007*, op. cit., tableau 40, p. 65 et Tourisme Québec.
1. Comprenant une estimation des dépenses de plus petits ports en plus du port de Saguenay.

Si l'on compare les performances respectives des différents ports canadiens, le Québec sait tirer son épingle du jeu malgré des caractéristiques intrinsèques qui peuvent le désavantager. Ainsi, bien que le principal port d'accueil (ville de Québec) joue principalement un rôle de port d'escale, les catégories de dépenses courantes (souvenirs, excursions et transport) permettent de compenser en partie les faibles résultats obtenus en matière de dépenses d'hébergement, notamment si on le compare à la Colombie-Britannique. D'ailleurs, le Canada atlantique souffre également de retombées limitées en raison de l'absence de port d'attache pour les navires de croisière.

Du côté des dépenses des membres d'équipage, le Québec obtient d'excellents résultats. L'engouement pour la consommation de biens au détail qui caractérise la clientèle des membres d'équipage se révèle satisfaisant. La proximité et la convivialité des installations portuaires d'accueil au port de Québec semblent particulièrement favoriser l'accès aux marchés de détail de la vieille capitale. Toutes proportions gardées, les résultats obtenus au Québec, et à Québec plus particulièrement, surpassent ceux obtenus ailleurs dans le reste du Canada.

■ Retombées par catégories de visites et de dépenses

Selon les données de BREA, en 2007, l'industrie des croisières internationales a généré au Québec 143 228 visites à terre de passagers et de membres d'équipage[17] (2,2 millions de visiteurs au Canada) (tableau 15). Ensemble, les passagers et les membres d'équipage ont dépensé au Québec un total de 15,2 millions de dollars pendant leurs visites, soit à peu près le même montant qu'en 2003 (au Canada, 262 millions de dollars, une hausse de 32 % par rapport à 2003)[18]. Toutefois, en ce qui a trait aux dépenses moyennes par passager, bien que la Colombie-Britannique affiche la meilleure performance avec 169 $, le Québec arrive bon deuxième, les croisiéristes y dépensant en moyenne 118 $. Le Canada atlantique ferme la marche avec 61 $.

Les dépenses par passager sont plus importantes en Colombie-Britannique et au Québec parce que le pourcentage de passagers embarquant et débarquant (débutant ou terminant leurs croisières au lieu d'une simple escale de quelques heures) y est plus élevé,

ce qui donne lieu à des séjours de plus de 24 heures et à de plus longues visites. Les ventes au détail représentent la part la plus élevée des dépenses par passager (37 % au Québec et 32 % au Canada). Toutefois, les dépenses pour l'hébergement comptent pour une part non négligeable lorsque les ports permettent l'embarquement et le débarquement en raison du pourcentage plus élevé de passagers y faisant un séjour de 24 heures et plus (22 % au Québec, 26 % en Colombie-Britannique et 0 % au Canada atlantique).

Les dépenses des membres d'équipage sont plus importantes au Québec. Ce dernier récolte en moyenne 72 $ par membre d'équipage, suivi de la Colombie-Britannique, avec 55 $ et du Canada atlantique, avec 42 $. L'accessibilité à des sites touristiques exceptionnels tout près des quais (notamment près du Vieux-Québec) ainsi que le pouvoir d'achat relativement favorable pourraient expliquer en partie cette bonne performance.

Lorsqu'on tient compte de l'ensemble des dépenses de toutes les personnes provenant d'un navire de croisière, malgré le petit nombre d'escales et de navires en fin ou en début d'itinéraire au Québec, ce dernier reçoit néanmoins près du double (106,13 $) des dépenses moyennes recueillies par les provinces maritimes (55,72 $) et demeure relativement près de la moyenne canadienne (117,94 $).

Tableau 15
Dépenses des passagers et membres d'équipage au Canada, par catégories de dépenses en 2007

	Canada	Colombie-Britannique	Québec	Canada atlantique
Passagers				
Nombre de passagers à terre	1 652 300	1 156 747	106 515	389 038
	en millions de dollars canadiens			
Dépenses				
Hébergement	61,3	58,5	2,8	-
Excursions et transports	47,2	33,8	3,4	9,9
Aliments et boissons	49,8	45,5	1,7	2,6
Autres ventes au détail	73,4	57,6	4,7	11,1
Total	**231,7**	**195,5**	**12,6**	**23,6**
	en dollars canadiens			
Dépenses moyennnes par passagers	140,20	168,97	118,22	60,68
Équipage				
Nombre de membres d'équipage à terre	564 880	393 164	36 713	135 003
	en millions de dollars canadiens			
Dépenses				
Excursions et transports	1,7	1,1	0,2	0,4
Aliments et boissons	12,6	9,9	0,6	2,1
Autres ventes au détail	15,5	10,6	1,8	3,2
Total	**29,8**	**21,5**	**2,6**	**5,6**
	en dollars canadiens			
Dépenses moyennnes par membre d'équipage	52,77	54,73	72,12	41,80
Grand total (des dépenses moyennes par personne sur un navire de croisières)	**117,94**	**140,00**	**106,13**	**55,72**

Sources : BREA, *Etude canadienne de 2007, op. cit.*, tableau 3, p. 10 et Tourisme Quebec.

■ Retombées selon l'itinéraire et le nombre d'escales

Les navires effectuant plusieurs escales dans les ports canadiens, les dépenses par passager et par membre d'équipage peuvent varier de façon considérable. Selon les compilations par itinéraire de BREA (figure 4), les croisières qui comportent deux escales au Québec et trois escales dans la région atlantique canadienne génèrent des dépenses moyennes de 236 $ par passager et de 144 $ par membre d'équipage au cours des deux arrêts au Québec. En ce qui concerne les trois arrêts au Canada atlantique, les dépenses moyennes respectives ont été de 182 $ et de 125 $. Ainsi, les croisières au Québec engendrent des dépenses moyennes de 418 $ par passager et de 269 $ par membre d'équipage lors de ces cinq escales confondues.

À titre de comparaison, les croisières en Alaska ne comportent habituellement qu'une seule escale au Canada. Les croisières au départ ou à destination de Vancouver produisent en moyenne des dépenses de 237 $ par passager et de 55 $ par membre d'équipage. Les croisières aller-retour aux États-Unis génèrent des dépenses moyennes de seulement 55 $ par passager et par membre d'équipage.

■ Autres dépenses de passagers

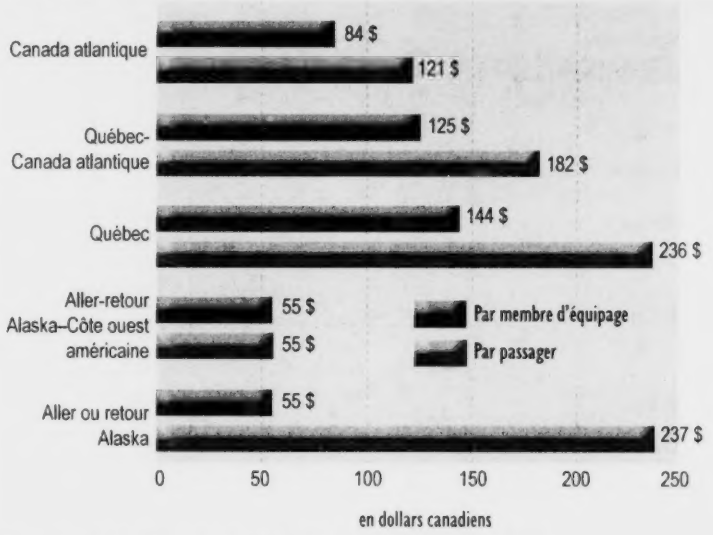
Les autres dépenses de passagers consistent en billets d'avion et en frais d'assurance voyage des croisiéristes qui ont une incidence sur l'activité économique au Canada. Les passagers de bateaux de croisière qui voyagent à destination et en provenance de Montréal ou de Québec embarquent ou débarquent de leurs navires. En outre, les résidents du Québec utilisent également d'autres moyens de transport pour se rendre au port d'embarquement. BREA a estimé que les déplacements liés aux croisières ont généré dans l'économie québécoise des dépenses de 8,9 millions de dollars pour le seul transport aérien. De plus, les résidents du Québec qui achètent des croisières contractent également pour 2,2 millions de dollars en assurance voyage pour celles-ci.

Retombées totales

Les retombées économiques totales de l'industrie des croisières au Québec se composent de la somme des retombées directes, présentées précédemment, et indirectes. Ces dernières découlent en partie des dépenses additionnelles des fournisseurs de l'industrie des croisières et de leurs employés.

Les dépenses des lignes de croisières, de leurs membres d'équipage et des passagers, y compris les dépenses indirectes, représentent une production totale de 150 millions de dollars au Québec (2,3 milliards au Canada) (tableau 16). Cela a procuré 1 104 emplois à temps plein et à temps partiel au Québec (16 645 au Canada), représentant 41 millions de dollars en salaire versés (642 millions au Canada). De plus, la production totale et les revenus générés par l'industrie des croisières internationales ont également permis de recueillir 13 millions de dollars (198 millions au Canada) en impôt indirect (moins les subventions) et en impôt sur le revenu.

Figure 4
Dépenses moyennes par passager et par membre d'équipage selon l'itinéraire en 2007



Sources : BREA, *Étude canadienne de 2007*, *op. cit.*, figure ES-4, p. 10 et les ports de croisières canadiens.

Retombées régionales canadiennes

Dans l'Est canadien, les ports du Québec et du Canada atlantique combinés représentent environ 12 % de l'incidence de l'industrie des croisières sur l'économie canadienne. Près de 2 000 emplois à temps plein et à temps partiel ont été créés au Québec et dans la région atlantique. Ces travailleurs ont généré une production d'environ 272 millions de dollars et ont reçu plus de 71 millions en salaires. Toutefois, plus des deux tiers des retombées économiques au Canada se retrouvent en Colombie-Britannique avec une production industrielle de 1,5 milliard de dollars et 11 816 emplois, qui à leur tour ont généré 446 millions en salaires versés.

Tableau 16
Sommaire des retombées économiques de l'industrie des croisières en 2007

	Canada	Colombie-Britannique	Québec	Canada Atlantique	Reste du Canada
Nombre de passagers[1]	1 955 937	1 415 631	110 136	409 514	s.o.
	en millions de dollars canadiens				
Retombées économiques directes					
Dépenses directes de l'industrie des croisières	1 116	765	78	60	213
Emplois	9 791	6 910	609	476	1 796
Salaires	344	233	21	14	76
Impôt indirect et impôt sur le revenu	110	73	7	7	23
Retombées économiques totales					
Production totale	2 259	1 498	150	122	489
Emplois	16 645	11 816	1 104	872	2 853
Salaires	642	446	41	30	125
Impôt indirect et impôt sur le revenu	198	133	13	12	40

Sources : BREA, *Étude canadienne de 2007*, *op. cit.*, page 5.
1. Comprend les passagers ayant fait escale, débarqué et embarqué.

Il est important de mentionner que les retombées économiques du tourisme de croisière ne se limitent pas uniquement aux provinces au littoral océanique. Les provinces intérieures en profitent également à titre de marchés d'approvisionnement. Ainsi, plus de 2 800 emplois à temps plein et à temps partiel bénéficiant de salaires de 125 millions de dollars ont été créés dans les provinces intérieures[19]. La pro-

duction totale des provinces intérieures atteint 489 millions de dollars, ce qui représente près de 22 % du total canadien, soit presque le double des retombées québécoises et atlantiques réunies. C'est donc l'ensemble des économies provinciales qui bénéficie des retombées économiques de l'industrie des croisières internationales.

Retombées du développement de ports d'escales au Québec

Tourisme Québec de concert avec les acteurs du secteur, présentait au début de mai 2008 la Stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le fleuve Saint-Laurent. Cette stratégie poursuit deux objectifs, soit d'augmenter les recettes touristiques du Québec ainsi que diversifier et stimuler l'économie des régions par la création ou la consolidation d'entreprises associées à l'accueil de nouvelles clientèles internationales. Pour ce faire, la stratégie mise sur le développement de nouvelles escales de calibre mondial le long du Saint-Laurent et du Saguenay.

Le développement de ces nouvelles escales, en aval de Québec, profitera aux régions côtières de l'Est-du-Québec. L'ajout d'escales permettra au Saint-Laurent de se démarquer comme destination de croisières et consolidera, par conséquent, la notoriété de la capitale nationale, tout en préservant celle de la métropole. Les probabilités que Montréal et Québec deviennent des ports d'attache ou des ports d'embarquement et de débarquement seront, de ce fait, améliorées, ce qui aura une incidence non négligeable en matière de retombées économiques pour ces deux ports. De plus, leurs aéroports respectifs pourraient également en bénéficier.

La mise en valeur des rives et des zones portuaires, et le rehaussement de l'offre touristique dans ces nouvelles escales auront un effet structurant majeur à long terme sur les économies locales et régionales, en plus d'être bénéfiques à l'ensemble des clientèles touristiques. Enfin, ces nouvelles escales auront un effet multiplicateur sur les recettes touristiques en fournissant à un même croisiériste autant de nouvelles possibilités de visites au cours d'un même voyage. Il faudrait également souligner l'effet qu'aura un nombre accru d'escales sur les dépenses des compagnies.

De manière à pourvoir à l'ensemble des besoins d'investissements d'ici cinq ans et à hisser rapidement le Québec au rang de destination reconnue, les investissements nécessaires à la mise en œuvre de la première phase dite de « gains rapides » de la stratégie sont évalués à 156 millions de dollars. Le développement de cette industrie au Québec pourrait générer d'importantes retombées économiques. Sur la base des engagements fermes et des intentions déclarées des compagnies de croisières internationales, l'ACSL prévoit une croissance annuelle moyenne de 17 % et le Québec pourrait accueillir en 2014 près de 400 000 passagers-escales lors de quelque 300 escales. Cette croissance pourrait générer à terme des dépenses annuelles d'environ 275 millions de dollars et permettrait de créer ou de maintenir de nombreux emplois dans plusieurs régions. Pour la période de 2006 à 2014, l'ACSL anticipe des dépenses touristiques globales de 1,4 milliard de dollars.

Selon ce scénario, les dépenses des passagers auxquelles s'ajoutent celles des membres d'équipage et des compagnies de croisières devraient tripler, passant de 73 millions de dollars à 223 millions, injectant de ce fait dans l'économie environ 1 milliard de dollars. Ces retombées auraient comme effet de procurer au gouvernement du Québec des rentrées fiscales (excluant la parafiscalité) de 52 millions, dont 20 millions de nouveaux revenus. Le nombre d'emplois créés ou maintenus serait de 3 100[20] . Comme il s'agit d'une industrie d'exportation[21], ces retombées représentent un gain net significatif d'argent neuf sans substitution. De plus, la mise en chantier des projets d'infrastructures aurait un effet immédiat, ajoutant 100 millions au produit intérieur brut, entraînant la création ponctuelle de 1 850 emplois à temps plein.

À ces retombées directes sont aussi associés les bénéfices d'une visibilité et d'une notoriété accrues du Québec et de ses régions sur la scène internationale, le développement de nouveaux marchés de clientèles, puisque de 20 % à 30 % des croisiéristes souhaitent revenir pour un autre type de voyage et par leurs propres moyens dans les escales qu'ils ont visitées et appréciées, et surtout la création de nouvelles entreprises. Parmi l'ensemble des produits porteurs susceptibles de contribuer à la progression touristique du Québec, les croisières internationales constituent donc l'activité économique qui peut générer le plus rapidement des recettes touristiques additionnelles et qui représente de surcroît un apport considérable d'argent neuf, créateur de richesse.

Selon la Stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le fleuve Saint-Laurent dévoilée en mai 2008 par Tourisme Québec :

« Le développement d'une masse critique de nouvelles escales sur le Saint-Laurent constitue la clé de voûte de l'accroissement des retombées économiques des croisières internationales au Québec et dans les régions[22] ». ■

Notes :

[1] Deux autres articles sur l'industrie des croisières au Québec ont été publiés dans le Bulletin économique du transport du ministère des Transports du Québec, en novembre 2005, n°. 35, p. 12-23 ainsi qu'en mars 2003, n°. 27, p. 10-12.
www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/accueil/documentation_publications/Guides_manuels_recueils/bulletin_economique/bulletin35.pdf
www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/accueil/documentation_publications/Guides_manuels_recueils/bulletin_economique/bulletin27.pdf

[2] Données révisées et mises à jour à partir des résultats officiels des administrations portuaires québécoises.

[3] La saison des croisières canadiennes commence en général en mai et se termine en octobre. Certains ports accueillent toutefois quelques navires en avril et en novembre. Il s'agit du nombre de passagers ayant embarqué, débarqué ou effectué une escale. Source : BREA, *The Economic Contribution of the International Cruise Industry in Canada 2007*, mars 2008, 102 pages.

[4] http://www.port-montreal.com/site/7_0/7_1.jsp?lang=fr

[5] Pour 2006 et 2007, le nombre de membres d'équipage a été estimé pour Montréal et les Îles-de-la-Madeleine selon la moyenne suggérée par l'étude de 2003 de BREA, soit 3,16 passagers par membre d'équipage. Pour leurs prévisions de 2008 à 2014, l'ACSL et Tourisme Québec utilisent ce ratio. Dans son étude économique de mars 2008, BREA utilise un ratio de 3,45 passagers.

[6] Une cabine double avec deux passagers est considérée comme 100 % occupée. Comme de nombreuses cabines peuvent accueillir trois ou quatre personnes, l'occupation peut être supérieure à 100 %. Source : U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, North American Cruises, 1st quarter 2008, p.1. Site Internet: http://www.marad.dot.gov/

[7] U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, Maritime Administration, *U.S. Water Transportation Statistical Snapshot*, May 2008, Office of Policy and Plans, Office of Congressional and Public Affairs, p. 11. Site Internet: http://www.marad.dot.gov/

[8] CRUISE INDUSTRY NEWS, *Annual report 2008, State of the industry through 2015*, 21st edition, p. 371-372.

[9] Selon les projections de Cruise Line International Association.

[10] CRUISE INDUSTRY NEWS, *op. cit.*, p. 371. En 2007, il y a eu 8 nouveaux navires et 51 sont annoncés entre 2008 et 2012. Pour atteindre la moyenne de 120 000 passagers supplémentaires, il suffit de poser l'hypothèse conservatrice de 2 000 passagers par navire multiplié par 60 nouveaux bateaux pour obtenir la moyenne de 120 000. Cependant, cette hypothèse est d'autant plus conservatrice que les navires de nouvelles générations disposent d'une capacité d'accueil se situant entre 3 000 et 4 000 passagers et, dans certains cas, de beaucoup supérieur tel que le Genesis de la compagnie Royal Caribbean dont la capacité d'accueil est de 6 400 passagers (www.popularmechanics.com/science/extreme_machines/4217987.html). Il s'agit d'une hypothèse conservatrice également en raison du fait que seulement un nombre limité de navires de précédentes générations sera mis au rancart et remplacé par des navires à plus forte capacité d'accueil.

[11] Les partenaires associés aux études de 2003 et 2007 du BREA relatives à la contribution de l'industrie des croisières internationales à l'économie canadienne sont, outre la NWCA, la Cruise Newfoundland and Labrador, l'ACSL, l'Atlantic Canada Cruise Association et la Cruise BC. Les services du BREA ont été retenus en vue d'analyser la contribution directe et indirecte de l'industrie des croisières à l'économie du Canada et de certaines provinces en 2007. Cette étude, intitulée *The Economic Contribution of the International Cruise Industry in Canada 2007*, actualise l'analyse des retombées économiques effectuée également par le BREA en 2003. Dans le cadre de ce projet, le BREA a effectué un sondage auprès de plus de 22 000 passagers et membres d'équipage dans 9 ports d'escale du Canada en collaboration avec les lignes de croisières membres de la NWCA. Les résultats de ce sondage ont été utilisés afin d'évaluer la satisfaction des passagers ainsi que les dépenses de ces derniers et des membres d'équipage dans ces ports. Pour la collecte d'information dans les ports du Québec, les résultats du sondage réalisé en 2006 par les firmes Impact Recherche et Unimarketing ont été utilisés. Il faut aussi noter l'implication importante du Service de la recherche de Tourisme Québec qui a effectué un ajustement de la méthodologie.

[12] Le total peut ne pas correspondre à la somme des dépenses, car les chiffres ont été arrondis.

[13] Les données ont été recueillies pour 16 catégories de dépenses que BREA a agrégées par la suite en 6 catégories. Ces chiffres ont ensuite été révisés pour tenir compte des impacts inflationnistes entre 2006 et 2007. De même, les dépenses pour les excursions à terre achetés par les passagers à bord des navires de croisière ont été corrigées afin de tenir compte, en dollars réels, des paiements effectués aux voyagistes.

[14] Il existe trois types d'itinéraires de croisières de passagers qui génèrent des visites au Québec. Les croisières aller simple commencent dans un port et se termine dans un autre. Ainsi, chaque passager génère une personne-visite dans chaque port. Pour les croisières aller-retour, les passagers commencent et terminent leur croisière dans le même port. Chaque passager fait deux visites au port d'attachemais un seul passager-visite. Enfin, l'escale en transit, ou le port d'appel, les passagers arrivent et partent avec leur navire. Ces passagers génèrent une personne-visite à chaque port d'appel. Au Québec par exemple, si l'on prend la croisière Nouvelle-Angleterre–Provinces Maritimes–Fleuve Saint-Laurent, plusieurs navires de croisières font des allers simples, débutant ou terminant à un port du Québec (Montréal dans la plupart des cas) ou font une escale en transit au cours d'un itinéraire (le plus fréquemment à Québec).

[15] Ce total exclut les dépenses en assurance voyage et celles en transport pour se rendre dans les villes portuaires ou les quitter. Cela explique l'écart entre le montant rapporté ici (12,6 millions de dollars) et celui présenté plus haut (24 millions), de même que les différences entre les montants inscrits aux tableaux 8 et 10 en ce qui concerne les dépenses effectuées par les passagers.

[16] Le nombre de visites de passagers et de membres d'équipage publié dans l'étude de BREA ne correspond pas aux chiffres officiels des administrations portuaires du Québec en raison du fait que certaines données quant au nombre de passagers ont été mises à jour récemment et que le nombre de membres d'équipage correspond à un ratio fixe de un membre d'équipage pour trois passagers, soit un ratio uniforme d'environ 0,345 % appliqué au nombre de passagers aux fins de l'étude de 2007 de BREA.

[17] D'après les enquêtes de BREA, environ 95 % des passagers à bord des navires de croisières qui arrivent dans un port d'escale débarquent et visitent la ville portuaire alors que pour les membres d'équipage, cette proportion atteint 60 %. Le nombre de visites de passagers et de membres d'équipage figurant dans l'étude de BREA ne correspond pas aux chiffres officiels des administrations portuaires du Québec en raison du fait que certaines données quant au nombre de passagers ont été mises à jour récemment et que le nombre de membres d'équipage correspond à un ratio fixe (1 membre d'équipage pour 3 passagers, soit un ratio uniforme d'environ 0,345 %) appliqué au nombre de passagers aux fins d'étude.

[18] Exclut les dépenses de passagers pour l'assurance voyage et le transport à destination et en provenance des villes portuaires. Les données de 2003 proviennent de la même étude effectuée par BREA pour l'année 2003. Site Internet de l'étude de 2003 : http://www.cruisebc.ca/pdfs/analysis_CanadianEconomicImpact.pdf

[19] Dans le présent article, les provinces intérieures font référence à l'Alberta, à la Saskatchewan, au Manitoba, à l'Ontario ainsi qu'aux Territoires du Nord-Ouest et du Yukon.

[20] Selon le modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec.

[21] En plus d'être le seul secteur capable de drainer de façon récurrente d'aussi importants contingents de touristes internationaux, à l'exception des congrès mondiaux, ce créneau de croisiéristes voit son développement d'autant justifié qu'il s'agit d'un produit essentiellement d'exportation puisque 99 % des dépenses sont produites par des clientèles et des compagnies étrangères, lesquelles proviennent principalement des États-Unis.

[22] TOURISME QUÉBEC, *Stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le fleuve Saint-Laurent*, mai 2008, p. 12. Site Internet : www.bonjourquebec.com/mto/publications/pdf/admin/developpement-durable-croisieres.pdf

Les croisières internationales au Québec

Deuxième partie : Perspectives et stratégies de développement au Québec

Clément Gamache *Économiste - Bureau de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec*

Prévisions de l'offre et de la demande

Plusieurs raisons militent en faveur d'un développement planifié et concerté d'une offre touristique accrue et d'efforts promotionnels de positionnement afin de rehausser le niveau de notoriété du fleuve Saint-Laurent comme destination de croisières sur les marchés internationaux. Le contexte mondial favorable, l'intérêt démontré par les compagnies de croisières pour le Saint-Laurent de même que les démarches amorcées par certaines villes côtières du Québec créent une opportunité pour encadrer et accélérer le développement de cette industrie en forte croissance à l'échelle mondiale.

Elle est la plus porteuse, parmi les produits touristiques émergents, pour générer rapidement des recettes touristiques additionnelles, en plus d'être structurante et génératrice de richesse pour l'économie des régions.

Constats et potentiel de développement

Ainsi, on peut établir un certain nombre de constats[1] qui militent en faveur d'un soutien au développement de cette industrie au Québec :

1. L'industrie mondiale des croisières démontre depuis 20 ans une croissance soutenue supérieure à celle du tourisme international : 4,5 millions de croisiéristes en 1989, 14,5 millions en 2007 et un marché potentiel de 34 millions prévu en 2015.

2. La proximité des États-Unis, le plus important marché de la clientèle des croisiéristes, fournissant notamment 67 % du marché mondial et 78 % du marché nord-américain, et un potentiel de croisiéristes évalué à 127 millions de personnes[2] confèrent à la destination du Saint-Laurent un avantage concurrentiel et des occasions d'affaires intéressantes.

3. La demande mondiale soutenue de la part des croisiéristes amène les compagnies de croisières à rechercher de nouveaux itinéraires, d'autant plus que la capacité mondiale de passagers augmentera de 25 % avec la mise en service de 51 nouveaux navires (investissements de 28 milliards de dollars) prévue entre 2008 et 2012, dont 30 destinés au seul marché nord-américain. Ceux-ci permettront d'accroître de plus de 3 millions de passagers la capacité offerte sur ce marché[3]. Actuellement, deux douzaines de compagnies parmi les plus prestigieuses sont déjà présentes sur le Saint-Laurent.

4. Les investissements requis dans les régions constituent autant d'occasions de les doter d'infrastructures et d'attraits de calibre international qui, en plus d'être disponibles pour l'ensemble des clientèles touristiques, ne peuvent que s'avérer bénéfiques pour l'économie et l'emploi de régions moins prospères.

5. Dans un marché hautement concurrentiel comme celui des croisières internationales, le Québec peut compter sur des atouts structurels importants tels que :

   - L'appartenance de l'axe Saint-Laurent à la région de croisières Canada/Nouvelle-Angleterre y compris des liaisons aériennes directes avec des villes d'importance comme New York et Boston.
   - La présence d'agences maritimes et d'agences de voyages habituées de travailler avec les compagnies de croisières.
   - La présence de chantiers navals permettant de procéder à des réparations de navires en cas d'avaries.
   - Une situation géographique permettant d'insérer dans l'axe des croisières Canada/Nouvelle-Angleterre[4] celui des transatlantiques, celui des croisières nordiques (Labrador/Groenland) ou celui des croisières fluviales provenant ou partant de Toronto ou de villes américaines des Grands Lacs.
   - Des attraits culturels uniques (fait français, Québec ville du patrimoine mondial reconnue par l'UNESCO, la métropole de Montréal, la présence le long du fleuve de communautés autochtones Innues, Micmaques et Huronnes, le riche patrimoine maritime, humain et culturel, l'axe fluvial comme axe de colonisation majeur de l'Amérique du Nord).
   - Un patrimoine naturel riche et diversifié (fleuve, estuaire, fjord, îles, écosystèmes et paysages diversifiés, plusieurs parcs nationaux, le parc marin et des sites naturels classés par l'UNESCO : lac Saint-Pierre, Charlevoix, Miguasha, le potentiel d'observation des mammifères marins reconnu comme l'un des meilleurs endroits en Amérique).
   - Une bonne notoriété de la destination du Saint-Laurent auprès des croisiéristes puisque la Ville de Québec s'est vu décerner le « Best Turnaround Port » en 2002 et le « Best Destination Experience Independant Sightseeing » en 2005 et en 2006 par le magazine Dream World Cruise Destination.

Le secteur des croisières internationales connaît depuis une vingtaine d'années une croissance soutenue. Cette croissance s'appuie sur un volume important de nouveaux croisiéristes de la classe moyenne, mais aussi sur la progression du nombre de clients assidus qui en sont devenus des adeptes. Longtemps associé à une clientèle de personnes retraitées, le principal segment du marché des croisiéristes correspond maintenant aux baby-boomers. En fait, les croisiéristes sont aujourd'hui en moyenne 20 ans plus jeunes qu'il y a 10 ans. Pour ces clientèles, les destinations et les lieux visités durant les croisières constituent des facteurs décisifs du processus d'achat.

Le secteur des croisières internationales a fait l'objet d'une restructuration majeure au cours des années 2000. Aujourd'hui, quatre entreprises contrôlent près de 82 % du marché et planifient mondialement leurs itinéraires en fonction de l'offre et de la saisonnalité des destinations[5]. Le reste du marché est desservi par un peu plus d'une cinquantaine de compagnies de taille moyenne détenant de deux à cinq navires et de petites compagnies disposant d'un seul navire.

L'Amérique du Nord dispose de près de 67 % de la capacité mondiale de passagers, tandis que l'Europe et la région Asie/Pacifique comptent respectivement 28 % et 5 % de cette capacité. Misant sur une profitabilité maximale, ces compagnies recherchent avant tout les destinations les plus rentables, où le nombre et la qualité des escales jouent un rôle prépondérant, les excursions terrestres réalisées dans les escales représentant leur deuxième source de revenus.

En 2008, uniquement en Amérique du Nord, les revenus de l'industrie des croisières sont estimés à 16,7 milliards de dollars, la capacité de passagers offerte est de plus de 16 millions de personnes et le nombre de navires disponibles est de 156. En 2012, en Amérique du Nord, le nombre de navires pourrait atteindre 186 pour une capacité de 13,2 millions de passagers. L'offre sur le marché des croisières devrait continuer à progresser à un taux annuel moyen d'environ 5 %. Si elle continue à croître à ce taux, la demande rattrapera l'offre en 2016 et atteindra les 15 millions de passagers par année en 2020[6]. Pour les prochaines années, les enjeux stratégiques des compagnies consistent donc « à développer de nouveaux produits et de nouveaux marchés bénéfiques à leur image, tout en assurant à leur clientèle un environnement sécuritaire[7] » .

Par ailleurs, une forte croissance du nombre de croisiéristes prévue au cours des prochaines années oblige les compagnies de croisières internationales à diversifier leurs itinéraires et à développer de nouvelles destinations. Un plus grand nombre de destinations entre ainsi dans le marché et les responsables tentent de convaincre les compagnies de choisir leurs escales. On assiste par conséquent à une multiplication des agences chargées du développement et de la promotion des croisières ainsi qu'à des investissements publics importants pour soutenir la concurrence.

Rentabilité et marchés cibles

L'industrie des croisières étant fortement orientée vers la profitabilité, plusieurs facteurs influeront sur le développement des escales :

- La notoriété de la destination, assurée par une promotion dirigée vers les lignes de croisières, le réseau de distribution et les clients potentiels.
- La rentabilité des escales en raison de tarifs de quayage compétitifs et d'excursions offrant de bonnes marges de commission.
- Les destinations accessibles par voie terrestre seront privilégiées par rapport à celles accessibles par voie aérienne.
- Des escales sur une base quotidienne, par exemple entre Montréal ou Québec et les villes de l'Atlantique, contribuent à rendre la destination plus attirante.
- La valeur ajoutée que constituent les spécificités telles la culture et la nature demeure un élément de positionnement très recherché.

De nouvelles escales sur le Saint-Laurent permettraient de rentabiliser cet axe de navigation qui, autrement, risque d'être délaissé par ceux qui le fréquentent déjà et de ne pas être considéré par les autres compagnies. En effet, deux jours de navigation sont nécessaires entre les provinces maritimes et la ville de Québec, ce qui, sans autres escales disponibles hormis Saguenay, représente un coût élevé pour les compagnies de croisières, notamment en raison de la hausse continue du coût du carburant, mais surtout parce qu'une part importante des profits des compagnies de croisières provient de la vente d'excursions au cours des escales. La vente d'excursions représente la deuxième source de revenus pour les compagnies de croisières qui doivent offrir à leur clientèle de plus en plus exigeante un large éventail de lieux « exotiques », de rencontres surprenantes et d'expériences originales et enrichissantes.

Tout en répondant à la volonté gouvernementale d'accroître l'offre touristique du Québec, le développement de nouvelles escales en aval de Québec aurait un impact économique significatif pour les régions de l'Est-du-Québec, pour la capitale nationale et pour la métropole, présentes dans la grande majorité des itinéraires. Cette industrie pourrait rapidement devenir une nouvelle source de richesse dont l'effet se fera sentir sur les autres secteurs de l'activité économique, notamment dans les régions de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, de la Côte-Nord et du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Dans cette optique, la stratégie vise la présence des navires sur le fleuve sur une plus longue période et dans un plus grand nombre de ports régionaux.

L'arrivée de touristes internationaux durant cette période permettrait d'allonger une saison touristique particulièrement courte dans ces régions, contribuant ainsi à maintenir des emplois souvent précaires. Cette stratégie pourrait

contribuer également à diminuer l'exode des jeunes vers les grands centres. Selon Tourisme Québec, environ 40 % des emplois en tourisme sont occupés par des personnes dont l'âge est inférieur à 25 ans. Une augmentation de l'activité économique en région attribuable aux croisières internationales devrait améliorer les possibilités d'emploi pour les jeunes.

Enfin, contrairement à l'industrie touristique traditionnelle, où le secteur de l'hébergement retire toujours les plus importantes retombées, celle des croisières procure à des entreprises de prestation d'activités une meilleure rentabilité. Les retombées sont d'autant plus importantes quand la saison des croisières s'étire sur deux trimestres.

Réseau stratégique d'escales au Québec

En tant que propriétaire ou gestionnaire d'infrastructures portuaires au Québec, le gouvernement fédéral se trouve directement interpellé par la mise en œuvre de la stratégie proposée par le gouvernement du Québec présentée dans le chapitre suivant. À la suite des études et analyses réalisées, les escales proposées sont celles qui, d'une part, présentent le meilleur potentiel et qui, d'autre part, bénéficient de l'appui du milieu.

Les escales ciblées par la démarche québécoise sont connues des compagnies de croisières et disposent d'attraits touristiques diversifiés et de calibre susceptibles d'intéresser les clientèles internationales[8]. Ces escales présentent toutefois, à divers degrés, des lacunes qui doivent être corrigées en matière d'infrastructures portuaires, d'offre de produits et de services touristiques, de services d'accueil, de transport terrestre et de formation de la main-d'œuvre. Le réseau stratégique d'escales établi par Tourisme Québec[9] propose une diversité d'itinéraires et d'expériences touristiques recherchée par les compagnies et les croisiéristes.

Actions concertées et mobilisation régionale

Devant l'attrait et les perspectives qu'offrent les croisières internationales, les destinations québécoises qui accueillent déjà ce type de navires et les autres ports québécois qui s'apprêtent à le faire sont à se doter de leviers et de mécanismes requis pour participer au développement de cette industrie sur leur territoire. Ainsi, la région de la Capitale-Nationale travaille à l'élaboration d'un plan d'action qui lui permettrait de faire de Québec un port d'embarquement/débarquement, ce qui générerait davantage de retombées économiques pour la région. La Ville de Montréal a lancé une réflexion devant orienter le développement futur de ce secteur économique.

D'autres régions ont mis en place ou ont confié à des structures de promotion économique existantes le développement des croisières sur leur territoire. C'est le cas de Promotion Saguenay, de Croisières Baie-Comeau, de Destination Sept-Îles Nakauinanu, ainsi que de la Corporation de développement et de gestion du Port de Havre-Saint-Pierre. La région de la Gaspésie a elle aussi ciblé les croisières parmi les créneaux d'excellence de la région. Elle travaille à la mise au point d'une étude qui vise à confirmer Gaspé comme port d'escale pour les navires de croisières internationales.

Les Îles-de-la-Madeleine misent également sur la démarche d'Action concertée de coopération régionale de développement (ACCORD) afin de statuer sur la faisabilité du développement de produits pour des navires de 1 500 passagers et moins. En ce qui concerne Trois-Rivières, elle devait accueillir deux navires de croisières internationales en 2008. Ces acteurs, et plusieurs autres instances publiques et privées intéressées par les croisières, sont regroupés au sein de l'ACSL.

Il s'agit toutefois ici d'une première phase de développement misant sur les gains rapides dans la mesure où les communautés et les acteurs économiques visés sont intéressés et susceptibles d'offrir très rapidement une offre touristique de calibre international.

Développement d'un réseau d'escales

La concurrence est vive dans le secteur des croisières internationales et le nombre de nouvelles destinations est en croissance. La clientèle internationale appelée à fréquenter le Saint-Laurent à l'avenir sera constituée de croisiéristes chevronnés, en mesure de comparer l'expérience qui leur est offerte avec les expériences vécues dans d'autres destinations. L'impossibilité pour les navires de nouvelle génération de naviguer en amont de Québec, en raison de la hauteur limitée notamment sous les ponts à Québec, constitue une contrainte pour le développement de la « destination Saint-Laurent ». Les études récentes démontrent toutefois que des communautés riveraines (en aval de Québec) possèdent le potentiel requis pour leur développement en tant qu'escale. Par contre, à cet égard, la stratégie de développement durable et de promotion met en garde contre le statu quo :

> « Cette réalité jumelée à la force du dollar canadien va obliger le Québec à se surpasser s'il veut améliorer ou même maintenir l'intérêt des clientèles et des compagnies pour la destination Saint-Laurent et voir augmenter le nombre et la durée de séjour des navires sur le fleuve. À défaut, il y a menace de stagnation, voire de recul de cette industrie, si Québec devient la seule ville accessible à des navires toujours plus imposants dont les coûts d'un aller-retour sur le fleuve ne pourraient être compensés par d'autres revenus (escales-excursions) sur le trajet[10]. »

Dans cette optique, le défi consiste à proposer aux compagnies de croisières internationales des itinéraires de découvertes qui s'appuient sur l'introduction de nouvelles escales, complémentaires quant à l'offre touristique à être présentée aux visiteurs. Ces escales devront être en mesure d'offrir des produits authentiques, distincts et empreints de qualité en plus de posséder des infrastructures adéquates pour accueillir ces clientèles. Axées sur la mise en valeur des attraits et des produits touristiques distinctifs des régions, ces nouvelles escales s'avèrent essentielles non seulement pour les clientèles, mais surtout pour les compagnies

de croisières qui doivent rentabiliser leurs déplacements sur le fleuve.

Une seconde phase dite « de développement » exigera donc des investissements conséquents de mise à niveau et de construction d'infrastructures portuaires permettant d'accueillir des navires de croisières, des infrastructures touristiques appropriées (aire d'accueil, transport, excursions, promotion, etc.), ainsi qu'un plan de promotion et de démarchage soutenu auprès des compagnies de croisières afin de les sensibiliser à cette nouvelle offre touristique. ■

Politique et stratégies de développement du Québec

Selon l'étude de Desjardins Marketing Stratégique pour Tourisme Québec et Développement économique Canada[11], les occasions de développement sur le marché de la grande croisière internationale sont bien réelles. « Le Québec bénéficie d'une conjoncture favorable au développement de nouvelles escales dans l'axe du Saint-Laurent à condition de rencontrer les facteurs d'attraction comme la promotion dirigée de la destination dans l'itinéraire, la rentabilité des escales pour les lignes de croisières, l'accessibilité par auto au port d'embarquement, le développement d'escales stratégiques qui favorise de nouveaux itinéraires et la valeur ajoutée de la culture française. »

La *Stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le Saint-Laurent* du gouvernement du Québec propose d'assurer l'avenir d'un secteur clef de l'industrie touristique. Les régions, les ports, les villes-escales et les entreprises devront innover, investir, améliorer les infrastructures, assurer sa promotion et former sa main-d'œuvre. Le gouvernement du Québec s'engage à faciliter et à mettre en place les conditions nécessaires à la croissance de ce secteur ainsi qu'à s'assurer de la participation des divers partenaires concernés, dont le gouvernement fédéral, à la réalisation de cette stratégie.

Politique concertée et intégrée

La stratégie proposée s'harmonise avec les orientations de développement de l'offre touristique et la nouvelle approche marketing de la Politique touristique du Québec, dont découle le Plan intégré de l'expérience « Le Québec du Saint-Laurent ». Elle se veut complémentaire de la stratégie de développement économique « l'Avantage québécois » ainsi que de la « Stratégie pour le développement de toutes les régions ». Elle s'appuie sur les principes énoncés dans la Loi sur le développement durable en plus de contribuer à la mise en œuvre de la Politique nationale de l'eau.

Dans le même esprit, en 2001, le ministère des Transports du Québec s'est doté d'orientations claires et de moyens d'action concrets en matière de transport maritime et fluvial[12]. La Politique de transport maritime et fluvial s'inscrit parfaitement dans la vision plus globale de développement économique qui intègre l'industrie des croisières internationales à l'intérieur d'un seul et même engagement envers le développement économique régional.

La voie retenue est une stratégie d'ensemble qui vise une compréhension commune des potentiels et des défis et qui, par sa vision et son approche globale, cherche à concerter et à soutenir les acteurs concernés de même que les communautés possédant le meilleur potentiel et les plus engagées, de manière à accélérer le développement et la promotion du fleuve Saint-Laurent comme destination de croisières internationales. La stratégie préconisée établit à cet effet un cadre d'intervention en vue d'une mise en œuvre durable et responsable de l'ensemble des projets que le gouvernement entend soutenir au cours des cinq prochaines années afin de profiter de manière optimale de la croissance et des retombées immédiates de cette industrie.

Cette stratégie repose sur un partenariat qui impliquera financièrement les instances locales, régionales et sectorielles, le secteur privé ainsi que différents ministères et organismes gouvernementaux des deux paliers de gouvernement. Elle fait suite aux consultations menées par Tourisme Québec auprès des principaux partenaires intéressés par les croisières internationales, notamment les ministères et organismes fédéraux et provinciaux, les autorités municipales et portuaires, ainsi que les intervenants touristiques dont l'Association des croisières du Saint-Laurent.

Objectifs stratégiques et vision

La *Stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le Saint-Laurent* vise à faire du Québec une destination majeure de croisières internationales en Amérique du Nord[13]. Elle poursuit deux objectifs :

- augmenter les recettes touristiques du Québec et le nombre de visiteurs en améliorant la compétitivité de ce secteur;
- diversifier et stimuler l'économie des régions par la création et la consolidation d'entreprises associées à l'accueil de nouvelles clientèles internationales.

Pour le Québec, il est prioritaire que le Saint-Laurent devienne, d'ici 10 ans, dans une approche de développement durable, une destination majeure de croisières internationales en Amérique du Nord[14].

Approche prioritaire

L'avenue privilégiée consiste à augmenter le nombre et la durée de séjour des navires sur le fleuve en adoptant une approche respectueuse des principes de développement durable. Cette approche priorise, d'une part, un démarchage ciblé de navires qui seront déployés sur des itinéraires où la capacité biophysique et humaine des milieux d'accueil est compatible avec leur gabarit. En outre, cette approche propose des efforts accrus auprès des compagnies pour les amener à fréquenter le fleuve sur une plus longue période de l'année. Ces engagements devraient contribuer à mini-

miser les impacts négatifs et les pressions indues sur l'environnement tout en optimisant les bénéfices pour les populations locales.

Stratégie de positionnement

En tant que destination en émergence, le Saint-Laurent demeure encore peu connu de certaines compagnies de croisières et, surtout, de la majorité de croisiéristes. Outre Montréal et Québec, dont la réputation est bien établie, celle du réseau stratégique d'escales demeure à bâtir. La stratégie prévoit des efforts promotionnels de positionnement à être déployés de façon à rehausser le niveau de notoriété du fleuve comme destination de croisières sur les marchés internationaux.

Elle mise sur une intensification des activités de démarchage auprès des compagnies déjà présentes sur le fleuve et de nouvelles compagnies dont le profil et le comportement cadrent bien avec les valeurs de développement durable et les expériences « authentiques » et de qualité que le gouvernement du Québec et ses partenaires veulent promouvoir.

Axes d'intervention

Fort d'une offre touristique qui s'organise sous l'impulsion de régions en plein exercice de mobilisation et disposant déjà de fleurons connus internationalement dans le marché des croisières, le Québec a comme défi d'établir dès maintenant des partenariats élargis pour intensifier, dans les stratégies touristiques de positionnement, son image de marque promotionnelle à l'international.

La mise en œuvre du plan intégré de développement et de promotion de l'expérience *Le Québec du Saint-Laurent* de Tourisme Québec va permettre d'accroître la notoriété du Saint-Laurent comme destination de croisières internationales. Dans cette perspective, la convergence des actions et la mise en commun des moyens des multiples acteurs s'avèrent les avenues à privilégier pour générer à moyen et à long terme le plus de bénéfices pour l'ensemble du Québec.

Afin que le Québec profite rapidement et sainement des retombées économiques d'un marché en pleine croissance, trois axes d'intervention doivent être abordés simultanément :

1. Appuyer le développement des croisières internationales;
2. Appuyer la promotion de la destination;
3. Favoriser la prise en compte des principes de développement durable.

■ Appuyer le développement des croisières internationales

Le gouvernement québécois appuiera le développement de nouvelles escales bénéficiant des meilleurs potentiels et d'un appui du milieu. Ces escales complémentaires à Québec et Montréal permettront de constituer un réseau stratégique proposant aux clientèles et aux compagnies un choix d'itinéraires diversifié. Pour assurer le succès des nouvelles escales, le gouvernement, de concert avec les autres partenaires, soutiendra financièrement les actions suivantes :

- mettre à niveau des infrastructures portuaires et la réalisation de travaux en milieu hydrique;
- investir dans des immobilisations et l'aménagement afin de mettre en place et en valeur les sites, attraits, équipements et infrastructures touristiques à l'intention des croisiéristes;
- réaliser des études liées aux projets portuaires et touristiques;
- contribuer financièrement à former les ressources humaines disponibles en région;
- privilégier les projets misant sur l'innovation (produits, excursions terrestres et aménagements portuaires);
- encourager les entreprises touristiques à s'investir dans les démarches et les programmes de qualité;
- tracer, en collaboration avec les partenaires de l'industrie, un portrait de la situation en ce qui a trait aux frais exigés des navires de croisières internationales.

■ Appuyer la promotion de la destination

Pour rehausser le niveau de notoriété du fleuve dans le marché des croisières internationales, le gouvernement du Québec accentuera, dans le cadre d'ententes de partenariat à convenir avec Tourisme Québec :

- son soutien à la prospection et au démarchage des compagnies de croisières dont le profil et le comportement correspondent au type d'expérience touristique qu'il veut offrir et à l'approche de développement durable qu'il préconise;
- le positionnement du Québec comme destination de croisières auprès des croisiéristes présents sur les marchés internationaux.

■ Favoriser la prise en compte des principes de développement durable

Pour s'assurer que le développement durable sera au cœur des préoccupations des différents acteurs concernés par les croisières internationales, le gouvernement s'engage à :

- imposer comme une condition à l'obtention du financement gouvernemental la prise en compte des principes de développement durable;
- inciter les ports d'escales à prendre l'avis du Comité concertation navigation en matière de développement durable. Ce comité, auquel collabore activement la Fédération maritime du Canada, est l'auteur de la Stratégie de navigation durable[15] ;

- convier les compagnies de croisières à intégrer les bonnes pratiques et initiatives de l'Alliance verte[16] ;
- encourager les initiatives qui favorisent les retombées locales telle la vente de produits locaux pour l'approvisionnement des navires;
- promouvoir auprès des compagnies de croisières l'aspect patrimonial exceptionnel du fleuve Saint-Laurent.

■ Mise en œuvre

Pour assurer la réalisation optimale des projets visés par la stratégie, le gouvernement verra à la mise sur pied d'un comité chargé d'assurer la concertation et la coordination des interventions gouvernementales liées à la mise en œuvre de la stratégie[17].

Stratégies d'investissement

Pour les besoins de l'étude élaborée à la demande de Tourisme Québec et Développement économique Canada, la situation portuaire d'une quinzaine de ports qui pourraient avoir une vocation touristique a été analysée.

L'analyse de la situation de ces ports québécois par Desjardins marketing stratégique révèle que certains d'entre eux présentent déjà des potentiels plus marqués tant en ce qui concerne les caractéristiques physiques portuaires (nombre de quais, tirant d'eau, tirant d'air, services, etc.) que les caractéristiques touristiques de l'escale (activités disponibles, espaces et capacités d'accueil, produits d'appel, etc.). C'est le cas notamment de Baie-Comeau, Gaspé, Saguenay, Havre-Saint-Pierre, Sept-Îles et des Îles-de-la-Madeleine.

■ Stratégie de *gains rapides*

La première phase de développement mise sur les *gains rapides* (« early win ») dans la mesure où les communautés et les acteurs économiques visés sont intéressés et susceptibles d'offrir très rapidement une offre touristique de calibre international. Dans un premier temps, les interventions ciblées sur une demi-douzaine de ports (Saguenay, Sept Îles, Baie-Comeau, Gaspé, Havre-Saint-Pierre et Îles-de-la-Madeleine) permettront de concrétiser relativement rapidement les investissements requis en retombées économiques importantes, et d'assurer un achalandage et une fréquentation soutenue des clientèles et des compagnies de croisières internationales.

Les coûts associés à la mise en œuvre de cette stratégie nécessitent, sur la base des projets élaborés par les différents ports d'escale identifiés, des investissements évalués à 156 millions de dollars. Excluant le projet du quai Lepage à Saguenay pour un montant de 29,4 millions, annoncé conjointement en février 2007 par les gouvernements du Canada et du Québec et la Ville de Saguenay, le coût résiduel de la stratégie de développement et de promotion s'établit à 126,6 millions.

■ Stratégie de consolidation et de développement

La seconde phase de développement exige des investissements conséquents de mise à niveau et de construction d'infrastructures portuaires permettant d'accueillir des navires de croisière, des infrastructures touristiques appropriées (aire d'accueil, transport, excursions, promotion, etc.), ainsi qu'un plan de promotion et de démarchage soutenu auprès des compagnies de croisières afin de les sensibiliser à cette nouvelle offre touristique.

Dans certains cas, comme à Montréal, Québec et Trois-Rivières, les investissements ont pour but de consolider les infrastructures existantes, ainsi que l'offre de services touristiques et de soutien en transport. En aval de Québec, il est davantage question de consolider les ports d'escale existants et de développer les autres ports d'escale identifiés dans le cadre d'études réalisées conjointement par Tourisme Québec et Développement économique Canada et qui avaient pour but de connaître les destinations québécoises présentant le meilleur potentiel de développement. C'est le cas notamment de Matane, Pointe-au-Pic, Tadoussac, Sorel, Trois-Rivières, Rivière-du-Loup, Sainte-Anne-des-Monts, Rimouski et Gros-Cacouna en raison de la qualité visuelle des sites d'accostage, de la proximité du pôle urbain, de la personnalité de l'escale et de la présence d'un produit d'appel d'intérêt international. ■

Miser sur le potentiel avec une vision globale

Le réseau des ports du Saint-Laurent offre, pour la plupart des sites, une capacité technique d'accueil des grands bateaux de croisière. L'expérience touristique, les excursions terrestres et les capacités d'accueil correspondantes constituent des éléments prioritaires à renforcer pour accéder à ce marché. Les projets peuvent s'avérer très structurants pour les communautés riveraines qui éprouvent des difficultés à déplacer des touristes par voie terrestre ou aérienne. Le fleuve Saint-Laurent offre un accès facilitant et sécuritaire pour attirer du tourisme de masse.

Ces investissements effectués de manière stratégique permettront de générer des retombées très positives dans les milieux :

- revitalisation économique, sociale et culturelle;
- diversification des activités et des revenus (autorités portuaires, commerçants, fournisseurs de services);
- prolongement de la saison touristique (voire développement dans certains cas);
- consolidation et création d'emplois (notamment, rétention de jeunes en région);
- maintien des populations dans leur communauté.

L'implantation des escales de croisières dans l'axe du Saint-Laurent peut s'avérer très structurante dans les communautés porteuses. Le développement durable devient aussi tout à fait conciliable, à condition de développer une vision globale du projet.

La compréhension de l'environnement, confirmée par diverses études menées depuis 2000, incite à croire à la disponibilité, dans le marché, pour développer l'axe du Saint-Laurent en deux temps :

1. D'abord, par la consolidation de l'itinéraire principal, dans l'axe Boston/New York / Montréal/Québec, en ajoutant deux escales d'importance stratégique (parmi un ensemble d'une demi-douzaine d'escales) sur le Saint-Laurent, situées entre le pôle Montréal/Québec et le Canada atlantique. Ces dernières devraient avoir une capacité d'accueil correspondant à celles des escales principales de l'itinéraire (de l'ordre de 2 500 à 3 000 passagers).

2. Ensuite, par la diversification des itinéraires de l'axe en question en ajoutant, pour le Saint-Laurent, au moins deux escales complémentaires (parmi un ensemble d'une dizaine d'escales[18]) d'une capacité d'accueil de l'ordre de 1 500 passagers, afin de permettre de relier les escales du Canada atlantique.

De l'avis des analystes de l'industrie, cette vision de développement devrait se réaliser sur un horizon de cinq ans, si l'on veut profiter de la conjoncture favorable en cours dans l'industrie des croisières internationales. C'est grâce à la contribution de tous les acteurs qu'il sera possible de faire du Saint-Laurent une destination majeure de croisières internationales en Amérique du Nord et, par la même occasion, de contribuer à la prospérité économique du Québec ■

Notes :

[1] TOURISME QUÉBEC, *Stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le fleuve Saint-Laurent*, mémoire au Conseil des ministres, janvier 2008.

[2] TOURISME QUÉBEC, *op. cit.*, p. 17.

[3] CRUISE INDUSTRY NEWS, *Annual Report 2008, State of the Industry through 2015*, 21st edition, p. 371 et 372. Selon le Cruise Industry News, d'ici 2012, la construction de 30 navires de croisières internationales desservant le marché nord-américain représentera des investissements de plus de 16 milliards de dollars, une augmentation de capacité de 3 millions de tonnes et l'ajout d'environ 70 500 passagers. L'Europe n'est pas en reste puisque 21 navires (près de 2 millions de tonnes) s'ajouteront sur ce marché, un investissement d'au moins 11 milliards de dollars pour un accroissement de la capacité de l'ordre de près de 50 000 passagers. En 2007, 8 nouveaux navires ont été mis en service par les compagnies suivantes : AIDA Cruises, Carnival Cruise Lines, Costa Crociere, Cunard Line, MSC Cruises, Norwegian Cruise Line, Princess Cruises et Royal Caribbean International.

[4] L'itinéraire du Saint-Laurent/région Atlantique assure une certaine complémentarité pour les compagnies de croisières qui quittent les Caraïbes avant la saison des ouragans à destination de l'Europe pour retourner sur la côte est américaine au début de l'automne. L'augmentation des capacités des deux côtés de l'Atlantique est donc de bon augure.

[5] En 2008, Carnival Corporation (constituée des filiales Carnival Cruises Lines, Princess Cruises, Costa Crociere, Holland America Line, AIDA Cruise, P&O Cruises UK, Cunard Line, Ocean Village, P&O Cruises Australia, Iberocruceros et Seabourn Cruise Line) occupe 47,0 % du marché mondial des croisières, avec 89 navires, dont 59 en Amérique du Nord (prévision pour 2012 : 105 navires dont 67 en Amérique du Nord). Royal Caribbean Cruises (dont font partie Royal Caribbean International, Celebrity Cruises, Pullmantur, CDF et Azamara), et détient 23,3 % du marché avec 38 navires, dont 32 en Amérique du Nord (en 2012 : 47 et 38). La part de marché de NCL est de 6,4 % avec 11 navires, tous en Amérique du Nord (en 2012 : 11) et celle de MSC Cruises est de 4,9 % avec 10 navires (en 2012 : 12).
Source : Cruise Industry News, *Annual Report 2008*, *op. cit.*, p. 18, 20, 22, 23 et 30.

[6] Source: Cruise Industry News, *Annual Report 2008*, *op. cit.*, p. 12, 116 et 431.

[7] TOURISME QUÉBEC, *op.cit.*, p. 7.

[8] Les clientèles internationales recherchent de plus en plus des destinations axées sur l'environnement et l'authenticité sortant des sentiers battus. Parmi ceux-ci, les parcs nationaux, les sites naturels, les sites historiques et archéologiques, la culture autochtone et la faune marine sont particulièrement recherchés. Quant aux lignes de navires de croisière, elles recherchent des destinations sécuritaires offrant une expérience et des produits touristiques forts et attrayants, une expérience authentique reflétant les particularités de la destination. Il est important de détenir une capacité d'accueil suffisamment grande pour recevoir un grand nombre de passagers simultanément tout en offrant divers services aux compagnies de croisières et un nombre diversifié d'excursions à leurs passagers, préférablement situées à proximité d'un centre-ville.

[9] Le réseau stratégique d'escales identifié par Tourisme Québec est constitué des ports de Saguenay, de Sept-Îles, de Baie-Comeau, de Gaspé, de Havre-Saint-Pierre et des Îles-de-la-Madeleine. (Tourisme Québec, *Stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le fleuve Saint-Laurent*, *op. cit.*, p. 23). Desjardins Marketing Stratégique classe les ports à vocation touristique selon trois catégories :
1. Les ports qui accueillent en 2006 des bateaux de croisière : Baie-Comeau; Gaspé; Montréal; Québec; Saguenay.
2. Les ports qui envisagent développer des infrastructures afin d'accueillir des bateaux de croisière d'ici 2011 : Cap-aux-Meules; Havre-Saint-Pierre; Matane; Sept-Îles; Trois-Rivières.
3. Les ports ayant un potentiel de développement pour accueillir des bateaux de croisière : Gros-Cacouna; Pointe-au-Pic; Rimouski; Rivière-du-Loup; Sainte-Anne-des-Monts; Sorel; Tadoussac.

Source : Desjardins Marketing Stratégique, *op. cit.*, p. 13-14.

[10] TOURISME QUÉBEC, *Stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le fleuve Saint-Laurent*, mai 2008, p. 19. Site Internet : www.bonjourquebec.com/mto/publications/pdf/admin/developpement-durable-croisieres.pdf

[11] TOURISME QUÉBEC, *Stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le fleuve Saint-Laurent*, mai 2008, 83 pages. Site Internet : www.bonjourquebec.com/mto/publications/pdf/admin/developpement-durable-croisieres.pdf

[12] MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Politique de transport maritime et fluvial, le Québec à la barre*, 2001, 54 pages. Parmi les orientations de la politique, l'orientation n° 3 souligne que le gouvernement du Québec entend jouer un rôle de premier plan dans la promotion des activités maritimes sur le Saint-Laurent et l'amélioration de son image. L'une de ses actions consiste à favoriser le développement du tourisme fluvial par diverses interventions afin de « structurer une industrie touristique viable autour des attraits et des potentiels offerts par le Saint-Laurent et ses principaux affluents » (p. 43-44). Une autre action de cette politique propose « d'harmoniser l'action du Ministère et de ses partenaires selon des axes d'interventions qui touchent la promotion des activités de croisières internationales sur le Saint-Laurent et soutenir les initiatives québécoises à cet effet » (p. 44-45). Site Internet : www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/maritime/politique.pdf

[13] TOURISME QUÉBEC, *op. cit.*, p. 6.

[14] TOURISME QUÉBEC, *op. cit.*, p. 22.

[15] Pour plus de renseignements, consultez le site Internet : www.slv2000.qc.ca

[16] Récemment mise en place par des associations représentant l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, tant au Canada qu'aux États-Unis, en vue d'assurer l'excellence des navires et des terminaux portuaires en matière de gestion environnementale, notamment en ce qui concerne le recyclage des déchets, la disposition des eaux usées et de ballast, ainsi que l'utilisation de technologies non polluantes. Site Internet : www.allianceverte.com

[17] Le Comité de concertation et de coordination sera composé des ministères et organismes des gouvernements provincial et fédéral les plus directement touchés dont les ministères des Transports, des Affaires municipales et des Régions, du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, de l'Emploi et de la Solidarité sociale, la Société des établissements de plein air du Québec, l'Agence de Développement économique du Canada ainsi que Transports Canada. Ce comité sera présidé par Tourisme Québec.

[18] Une dizaine d'escales peut sembler élevée, mais en tenant compte qu'un seul navire de croisière peut facilement représenter un achalandage de plus de 1 000 visiteurs et que plusieurs navires sont susceptibles de fréquenter en même temps l'axe du Saint-Laurent, un port d'escale d'une capacité limitée ne pourrait pas accueillir de nombreux navires simultanément sans occasionner des pressions indues sur l'environnement et des impacts négatifs pour les populations locales. En outre, il s'effectuerait au détriment d'une expérience se voulant authentique et de qualité. Par conséquent, il est nécessaire et souhaitable d'offrir un choix varié permettant de recevoir des navires de toutes tailles. De plus, comme Québec et Montréal se trouvent parfois en milieu d'itinéraire, il est nécessaire de prévoir plusieurs escales différentes puisque le même navire de croisière devra emprunter le canal fluvial à l'aller et au retour, d'où la nécessité d'offrir plusieurs escales différentes afin d'amortir les frais d'exploitation du navire en provenance ou à destination des ports des provinces de l'Atlantique et de la côte est américaine.

Les articles publiés dans le Bulletin économique du transport reflètent uniquement le point de vue de leurs auteurs et n'engagent en rien le ministère des Transports du Québec.

Transports Québec